BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handels kammer in Gdynia

ROK V | GDYNIA 25 lutego 1936 r. | NR. 6

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Zagadnienie terenów dla rozbudowy przemysłu w Gdyni

Rozwój większego przemysłu portowego i przemysłu, związanego ściśle z portem, jako ośrodkiem przeładunku towarów przy wywozie i przywozie, znajduje się obecnie jeszcze w fazie projektów i kalkulacyj. Poza powstałemi w porcie handlowym ośrodkami przemysłowemi, jako to: Stocznia Gdyńska, Paged, Chłodnia Portowa, Hala i Chłodnia Rybna, Olejarnia, Polmin i t. d., inny przemysł zmuszony jest czekać na rozwiązanie problemu kanału przemysłowego.

Wpływa na to przedewszystkiem brak odpowiednich terenów w porcie handlowym, gdzie dominującą rolę odgrywa handel i dla niego, zresztą zupełnie słusznie, rezerwuje się wykończone nabrzeża.

Problem kanału przemysłowego związany z należytem wykorzystaniem przyległych terenów, był niejednokrotnie przedmiotem długich dyskusyj zarówno na posiedzeniach Tymczasowej Rady Portu w Gdyni, jak i w Ministerstwie Przemysłu i Handlu w Warszawie.

Jednak realizacji projektów i wniosków stała na przeszkodzie kwestja finansowa.

Na całkowite przygotowanie terenów przemysłowych, t. j. koszty wywłaszczenia około 300 ha ziemi, usunięcie grubych warstw torfu, budowę mostu zwodzonego na oksywskiej drodze, oraz na budowę dróg dojazdowych — potrzeba 20 miljonów złotych. Jest to suma, którą Skarb Państwa w danej chwili nie dysponuje — wysuwa się więc sprawa zaangażowania w tę sprawę kapitału prywatnego.

Każde większe przedsiębiorstwo przemysłowe, angażując kapitał, ma na celu jego bezpieczeństwo i zysk. Ponieważ minęły te czasy, kiedy nowoutworzone fabryki amortyzowały się całkowicie w parę lat — każdy przemysłowiec nader skrupulatnie musi badać możliwości rozwoju danej gałęzi przemysłu na odleglejszą metę i dlatego chce inwestować na własnym placu, własne budowle i urządzenia. Dotychczasowy system inwestowania w porcie na placach dzierżawionych od Skarbu Państwa (nawet długoterminowo na 30 — 40 lat) coraz mniej znajduje prywatnych reflektantów spowodu braku praw hipotecznych oraz trudności w uzyskaniu nawet mniejszych pożyczek i t. d. Dlatego, dopóki nie nastąpi ustawowa decyzja Rządu o prawie sprzedaży terenów przemysłowych w porcie na własność — duży przemysł z wielką rezerwą angażować się będzie w interesa ściśle portowe.

Dopiero w momencie przezwyciężenia tych trudności, sprawa uprzemysłowienia portu gdyńskiego byłaby już kwestją realnych poczynań.

Pomimo jednak tak dużych trudności — zainteresowanie możliwością inwestowania przemysłu w porcie gdyńskim wzrasta.

Z przemysłu, który miałby duże szanse rozwojowe i na który już zgłoszono obecnie zapotrzebowania, wymienić należy:

1) fabrykę celulozy, 2) młyn eksportowy, 3) pralnię wełny, 4) młyn do mielenia minerałów, 5) fabrykę farb i 6) złomownię, tj. zakład przemysłowy dla rozbiórki starych okrętów i statków.

Przemysł pomocniczy, t. zn. nie związany ściśle z portem ma dużo lepsze możliwości rozwojowe. Przedewszystkiem dlatego, że

potrzebuje mniejszych finansowych wkładów a następnie jest mniej zależnym od warunków terenowych: niekoniecznie musi być blisko nabrzeża, niezawsze potrzebuje mieć własną bocznicę kolejową i tp. Należy tu podkreślić specjalne zrozumienie tych potrzeb przez Komisarjat Rządu miasta Gdyni. Na tereny przemysłowe przeznaczono całą północną dzielnicę wielkiej Gdyni: prywatne tereny i place wzdłuż dawnej szosy Gdańskiej (obecnie ul. Morska) i trasy kolejowej Gdynia — Chylonja — Reda. Pozatem przemysł t. zw. czysty może swobodnie rozwijać się w niektórych bliższych, centrum, dzielnicach miasta (ul. Jana z Kolna. Mościckich i t. d.)

Obecnie już istnieje aktualne (nawet pilne) zapotrzebowanie na następujące zakłady przemysłowe: 1) fabryka beczek do śledzi. 2) palarnia kawy, 3) sortownia i mieszarnia towarów kolonjalnych, 4) fabryka skrzyń. 5) wytwórnia materjałów opakunkowych, 6) fabryka puszek do konserw i t. d.

Wymienione gałęzie przemysłu mają duże szanse rozwoju i zapewniony zbyt swych artykułów.

Komisarjat Rządu i Izba Przemysłowo-Handlowa okazują dla nowopowstających placówek przemysłowych duże zrozumienie i wydatną pomoc.

Jak z powyższego wynika — już obecnie istnieją odpowiednie warunki dla inwestycji przemysłu pomocniczego i nie związanego ściśle z portem — na terenach wielkiej Gdyni.

Ale i dla przemysłu portowego nie są zamknięte drogi natychmiastowego rozwoju. Wyżej wymienione trudności tem szybciej będą przezwyciężone. im większy będzie krąg zainteresowania i im szybciej inicjatywa prywatna porzuci politykę bierności i niezdecydowania, stale oczekując na inicjatywę Rządu.

Byłoby więc wskazane, aby placówki przemysłowe i handlowe noszące się z zamiarem zainstalowania się w Gdyni, przystąpiły do możliwie skrupulatnego zaznajomienia się z tut. rynkiem gospodarczym i zbadania możliwości rozwoju różnorodnych gałęzi przemysłu i handlu na rozległych terenach Gdyni. W. R.

Rok 1935 w obrotach zamorskich portu gdyńskiego

(Analiza szczegółowa).

W Biuletynie Izby z dnia 15 stycznia br. omówione zostały globalne dane z obrotów zamorskich portu gdyńskiego. Obecnie jesteśmy w stanie na tle liczb dotyczących obrotów zamorskich obu portów polskiego obszaru celnego. uwypuklić znaczenie portu gdyńskiego w handlu zagranicznym Polski. Wykazały one w roku sprawozdawczym 7,3%-owy spadek w porównaniu z ubiegłym 1934 r. (12.567.458,2 ton w 1935 r. wobec 13.561.075,3 ton w 1934 r.), analogicznie zresztą do zmniejszenia się ogólnych obrotów handlu zagranicznego R. P. Tembardziej godne jest podkreślenie wzrostu udziału pracy obu portów polskiego obszaru celnego w ogólnym handlu zagranicznym R. P. W 1935 r. udział ten wagowo wyniósł 73.3% wobec 72.2% w 1934 r., oraz wartościowo 62,6% wobec 60,7% w 1934 r. Cały ten wzrost zawdzięczać należy portowi gdyńskiemu, którego udział w ogólnym handlu zagranicznym R. P. wyniósł w roku sprawozdawczym wagowo 44.5% (w 1934 r. — 39,3%) oraz wartościowo 42.7% (w 1934 r. — 36,9%).

Przechodząc skolei do szczegółowej analizy importu zamorskiego przez port gdyński (1.111.844 ton wobec 991.545 ton w 1934 r.) zwrócić należy uwagę przedewszystkiem na pozycje towarowe, które spowodowały ten wzrost. Należą tu: złom żelazny, rudy różne i wypałki pirytowe (bez pirytów), owoce świeże, ryż surowy. herbata, kakao, korzenie, żywica, śledzie świeże i solone, asfalt. tran, tłuszcze i oleje roślinne, sól potasowa, siarka. fosforyty, wełna, bawełna. juta, szmaty, papier, celuloza, papa i tektura, miedź. cyna, cynk. maszyny, aparaty i części. części wagonów i lokomotyw, samochody, motocykle i części. Ilościowo najpoważniejszy artykuł naszego przywozu złom żelazny wykazał w roku sprawozdawczym 7.9%-owy wzrost w porównaniu z rokiem ubiegłym (338.941 ton, wobec 314.093 ton w 1934 r.) Jeden z najważniejszych artykułów importu zamorskiego, bo pozyskany przez Gdynię już w 1928 r. ma złom żelaza specjalnie dogodne warunki na terenie portu gdyńskiego. Hutnictwo Polski korzysta ostatnio niemal wyłącznie z usług portu gdyńskiego. Całe prawie zapotrzebowanie hutnictwa w złom żelazny pokrywane jest obecnie drogą morską via Gdynia. Pomijając pewne zresztą niewielkie transporty złomu tranzytowego, niewiele omylimy się twierdząc, że w 1935 r. przeszło 94% złomu spotrzebowanego przez hutnictwo polskie przeszło przez port gdyński. Świadczyłoby to nietylko o sprawności urządzeń portowych, ale wobec wzrostu ogólnej liczby importu złomu żelaza o sygnalizowanej już dawno poprawie zatrudnienia naszego hutnictwa.

Drugim sprawdzianem tej poprawy jest bardzo poważny wzrost importu rud różnych i wypałków pirytowych (bez pirytów). Impor-

towano ich ogółem 115.668 ton wobec 36.549 ton w 1934 r., a więc wzrost ok. 216,5%. Gros tych rud stanowią naturalnie szwedzkie rudy żelazne, pozatem rudy manganowe, cynkowe i inne.

Doskonałe rezultaty daje ostatnio import owoców świeżych. Rok sprawozdawczy przyniósł 175,7%-owy wzrost importu tych owoców, osiągając rekordowe 68.888 ton wobec 24.999 ton w 1934 r. W tem samych pomarańczy importowano 39.460 ton. Zniżka cła na pomarańcze hiszpańskie z końca grudnia 1934 r., a w drodze K. N. U. stosowana nadal i do szeregu innych krajów daje widoczne rezultaty, idąc w parze z coraz bardziej rozwijającą się w Gdyni organizacją handlu owocami.

Rok sprawozdawczy przynosi pewną poprawę importu ryżu sur. — 53.090 ton wobec 44.965 ton w 1934 r. Wzrost ten świadczyłby o poprawie konsumcji nietylko na rynku krajowym, ale również wzroście ładunków tranzytowych do naszego zaplecza, jak Rumunji, Czechosłowacji i t. p. Pomimo tego wzrostu nie osiągnęliśmy jeszcze ostatniego rekordowego importu ryżu 75.286 ton w 1931 r.

Z innych towarów kolonjalnych bardzo dobrze przedstawia się import: kakao — 7.293 ton (5.585 t w 1934 r.), herbaty — 1.126 ton (836 t. w 1934 r.) oraz korzeni — 1.294 ton (1.108 ton w 1934 r.) Import kakao do obszaru celnego R. P. według danych Głównego Urzędu Statystycznego wyniósł w 1935 r. — 6.735,9 ton (w 1934 r. — 6.725,9 ton) Wobec ok. 40%-owego wzrostu importu kakao przez port gdyński należałoby sądzić, iż spowodowany on został częściowo transportami tranzytowemi oraz pozostawaniem na składach wolnocłowych w Gdyni.

Przeszło 20%-owy wzrost importu żywicy, artykułu pozyskanego niemal całkowicie przez port gdyński łączy się ze wzrostem zapotrzebowań przemysłów tekstylnych, farbiarskich i chemicznych. Importowano żywicy 6.163 t wobec 5.005 ton w 1934 roku.

Doskonale rozwija się import śledzi, tak świeżych, jak i solonych. W 1935 roku przywieziono rekordowe ilości śledzi świeżych — 6.362 ton (4.340 ton w 1934 r.) oraz solonych — 21.748 ton (20.533 ton w 1934 r.) Całe nabrzeże angielskie służy temu całkowicie zlokalizowanemu w Gdyni przemysłowi rybnemu. Prawie dwukrotnie zwiększyły się własne połowy, dokonywane na morzu Północnem na statkach polskich Tow. Okr. Dalekomorskich Połowów „Mewa". Własne połowy wyniosły w 1935 r. przeszło 5.200 ton wobec 2.674 ton w 1934 r.

Dobre rezultaty daje import asfaltu (3.252 ton wobec 1.721 ton w 1934 r.), którego przeładunek w 75% całkowitego importu do R. P. odbywa się w porcie gdyńskim.

Z tłuszczów zwierzęcych jedynie tran wykazuje przeszło dwukrotny wzrost importu. Nieznaczny wzrost w przeciwieństwie do poważnego spadku importu nasion oleistych wykazały tłuszcze i oleje roślinne. Przywieziono ich ogółem 4.042 ton wobec 3.340 ton w 1935 r.

Jednym z artykułów, który najwyraźniej mówi o roli rozdzielczej portu gdyńskiego jest tranzytowa sowiecka sól potasowa. Przeszło 40%-owy wzrost tego importu w roku sprawozdawczym kierowany jest w przeważnej mierze do przeładunku w porcie gdyńskim do krajów skandynawskich: Szwecji i Norwegji. Importowano soli potasowej w 1935 r. ogółem 17.944 ton wobec 12.214 ton w 1934 r. — Do grupy artykułów, pozyskanych niemal całkowicie przez port gdyński należy i siarka. Import jej wzrósł prawie że 2½-krotnie (4.544 ton wobec 1967 ton w 1934 r.)

Datujące się od 1934 roku ożywienie krajowej produkcji superfosfatów spowodowało i w roku sprawozdawczym wzrost importu fosforytów. Wzrost ten wyniósł zaledwie około 6% (62.006 ton wobec 59.473 ton w 1934 r.) i był znacznie słabszy niż w roku 1934 w porównaniu do 1933 r. — Poważny przeszło 27%-owy spadek importu żużli Thomasa (29.951 ton wobec 40.909 ton w 1934 r.) łączy się z akcją sfer rządowych, mającą na celu wzmożenie konsumcji krajowych nawozów.

Z surowców włókienniczych najpoważniejszym artykułem w obrotach portu gdyńskiego jest bawełna. Rok sprawozdawczy przynosi 2.9%-owy wzrost w porównaniu z 1934 r. Ogólny import bawełny surowej w roku sprawozdawczym wyniósł 84.381 t. wobec 81.929 t.

Znacznie poważniejszy (około 29%-owy) wzrost wykazuje import wełny (23.451 ton wobec 18.335 ton w 1934 r.) oraz juty (15.262 ton wobec 11.765 ton w 1934 r.). Dobrze przedstawia się import szmat (8.136 ton wobec 6.622 ton w 1934 r.) osiągając w roku sprawozdawczym rekordową liczbę.

Poważny rozwój wykazał import papieru, osiągając w roku 1935-tym 75%-owy wzrost. W 90%-ach jest to papier przeważnie gazetowy, importowany z Finlandji i Szwecji, celem dalszego reeksportu głównie do Egiptu i Palestyny.

Analogicznie do papieru wzrasta również import celulozy, osiągając w roku sprawozdawczym rekordowe 7.348 ton (6.707 ton w 1934 r.) Przeszło 4-krotnie wzrósł również import papy i tektury.

Z grupy metali poza złomem żel. wzrosły pozycje miedzi (10.867 ton wobec 9.317 ton w 1934 r.), cyny i cynku. W związku z zawartą w roku ubiegłym pożyczką kolejową w Anglji zjawiła się w 1935 r. na imporcie nowa pozycja 6.941 ton części wagonów i lokomotyw.

Wzrósł również import samochodów, motocykli i części, których importowano przeszło 2½ razy więcej niż w 1934 roku.

Do pozycji importu, które 1935 roku wykazały spadek, należą przedewszystkiem: owoce suszone, kawa, nasiona oleiste, piryty, oleje, tłuszcze zwierzęce surowe, tytoń, przetwory

chemiczne, żużle Thomasa, skóry, len, konopie, sizal, kauczuk, metale różne, oraz wyroby żelazne i metalowe. Spośród tych pozycyj najpoważniejszy spadek (43.5%) wykazały nasiona oleiste różne, których importowano 46.487 ton wobec 81.798 ton w 1934 r. Spadek ten spowodowany został akcją Rządu, mającą na celu podniesienie konsumcji krajowych surowców oleistych. Podobnie tłumaczyć należy spadek importu żużli Thomasa (29.951 ton wobec 40.909 ton w 1934 roku). Przywóz tego towaru zmniejsza się od szeregu lat w porcie gdyńskim, wypierany przez produkty krajowych fabryk wyrobów azotowych.

Poważnie obniżył się import pirytów (19.166 ton wobec 67.038 ton w 1934 r.), spowodowany zmniejszeniem się produkcji kwasu siarkowego.

Spadek importu kauczuku (4.529 ton wobec 7.977 ton w 1934 r.) łączy się z poważnem obniżeniem się stanu zatrudnienia w polskim przemyśle gumowym, którego odpowiednikiem zresztą będzie spadek eksportu wyrobów gumowych.

Import skór obniżył się bardzo nieznacznie (30.178 ton wobec 30.782 ton w 1934 r.)

Dobrą ilustracją importu w 1935 r. w porównaniu z 1934 r. będzie poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Rok 1934	Rok 1935
Ryż surowy	44.965	53.090
owoce świeże	24.993	68.888
owoce suszone	6.384	6.110
konserwy owocowe	212	153
orzechy i migdały	763	918
kawa	3.627	3.197
kakao	5.585	7.293
herbata	836	1.126
korzenie	1.108	1.294
nasiona oleiste	81.798	46.487
nasiona różne	175	690
rośliny i materj. rośl.	170	361
żywica	5.005	6.163
śledzie świeże	4.340	6.362
śledzie solone	20.533	21.748
rudy różne i wypałki pirytowe	36.548	115.668
piryty	67.038	19.166
oleje	1.406	1.324
smoła i smary	196	207
asfalt	1.721	3.252
tłuszcze i oleje rośl.	3.340	4.042
tłuszcze zwierz. sur.	12.479	11.442
tran	1.489	3.351
napoje alkohol. i inne	1.190	775
tytoń	5.893	4.649
siarka	1.967	4.544
przetwory chemiczne	3.448	3.389
farby	319	627
garbniki	12.137	12.360
fosforyty	59.473	62.006
żużle Thomasa	40.909	29.951
sól potasowa	12.214	17.944
skóry	30.782	30.178
wełna	18.335	23.451
odpadki wełny	582	796
przędza wełniana	138	312
bawełna	81.929	84.381
odpadki bawełny	959	699
przędza bawełniana	799	914
len, konopie, sizal i inne włókna roślinne	1.232	1.042
juta	11.765	15.262
szmaty	6.622	8.163
kauczuk	7.977	4.529
wyroby gumowe	731	777
papier	9.385	16.167
papa, tektura	357	1.576
celuloza	6.707	7.348
żelazo surowe	—	3.188
metale różne	3.706	2.655
złom żelazny	314.094	338.941
miedź	9.317	10.867
cyna	200	397
cynk	166	446
wyroby żelazne i metal.	3.712	3.320
maszyny, apar. i części	2.274	3.307
części wagon. i lokom.	—	6.941
samochody i motocykle	403	1.043
różne	17.112	26.595
Razem	991.545	1.111.845

Eksport zamorski w roku sprawozdawczym (6.362.599,5 ton) w przeciwieństwie do lat ubiegłych wykazuje bardzo nieznaczny wzrost. Dominującym artykułem naszego wywozu od szeregu lat jest węgiel. Każda najmniejsza zmiana w jego wywozie musi skolei zaważyć na całym eksporcie. Wysokość wzrostu eksportu węgla odpowiada niemal że w zupełności wzrostowi ogólnego eksportu. W 1934 roku 16,6%-owy wzrost wywozu węgla dał w efekcie 18,1%-owy wzrost wywozu zamorskiego. Rok sprawozdawczy przyniósł tu pewną zmianę, gdyż pomimo 2,7%-owego spadku wywozu węgla eksportowego ogólny eksport zamorski wykazał 2,6%-owy wzrost. Ten nieznaczny wzrost wywozu spowodowany został w pierwszym rzędzie wzrostem pozycyj: węgla bunkrowego, zboża, mąki pastewnej, słodu, jaj, masła, cementu, przetworów mięsnych, cukru, melasy, sody, karbidu, bieli cynkowej, soli potasowej, saletry, tkanin, bawełny i odpadków, bali i słupów, klepek, dykt i fornierów, mebli giętych, celulozy, żelaza surowego i handlowego, wyrobów żelaznych metalowych, materjałów nawierzchni kolejowej, rur żeliwnych, żelaznych i stalowych, cynku oraz blachy cynkowej. — Od szeregu lat w strukturze eksportu zamorskiego R. P., a tem samem i przez Gdynię zachodzą pewne korzystne zmiany. Pomimo niewielkiego spadku towarów masowych, wzrasta udział bardziej wartościowej drobnicy.

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w 1935 r. w porównaniu z 1934 r. poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	Rok 1934	Rok 1935
Zboże	1.111	23.859
strączkowe	263	220
mąka ryżowa	1.577	3.734
mąka pastewna	4.971	15.210
mąka	940	1.512
ryż	2.261	913
słód	6.748	17.105
owoce świeże	475	2.832
konserwy owocowe	41	36
nasiona i rośliny	1.857	2.418
szynki i inne pekl.	2.802	2.063
bekony	23.939	21.097
ptactwo bite	1.660	1.052
jaja	16.464	20.565
masło	2.720	5.651
cement	5.198	8.117
sól	2.477	1.334
rudy różne	5.892	4.555
węgiel eksportowy	5.160.169	5.021.051
węgiel bunkrowy	208.693	365.620
koks	194.117	189.009
oleje i parafina	233	79
tłuszcze zwierz. surowe	192	3.851
przetwory mięsne	1.787	4.990
cukier	101.282	103.792
napoje alkoholowe	183	55
spirytus	6.066	450
makuchy	23.809	23.510
melasa	8.730	14.971
wytłoki buraczane	—	2.354
soda	8.106	9.606
salmiak	298	220
karbid	1.414	2.574
farby	69	97
biel cynkowa	2.078	2.693
mączka kostna	261	687
sól potasowa	5.276	7.656
saletra	1.658	9.773
nawozy azotowe (siarczan amonu)	21.659	19.419
skóry	441	719
tkaniny	5.435	6.446
bawełna i odpadki	837	1.314
bale i słupy	4.698	10.931
drzewo tarte	193.099	192.323
wyroby z drzewa	5.120	3.785
klepki	894	1.162
dykty i forniery	6.597	16.574
meble gięte	2.849	4.072
wyroby koszykarskie	363	309
papier	11.905	10.603
papa, tektura	2.199	2.161
celuloza	6.721	9.572
żelazo surowe	97	1.998
żelazo handlowe	—	55.399
metale różne	18.993	2.570
wyroby żel. i metal.	25.833	30.823
szyny kolejowe	47.721	26.543
mat. nawierzchni kolej.	—	6.530
rury żeliwne, żelazne i stalowe	7.471	16.347
cynk	9.393	14.503
blacha cynkowa	4.223	5.705
różne	18.003	27.481
Razem	6.200.368	6.362.600

Najpoważniejszy ilościowo na wywozie węgiel bunkrowy w roku sprawozdawczym wzrósł o przeszło 75%. Wzrost ten łączy się z zaopatrywaniem coraz większych statków w węgiel bunkrowy w Gdyni. Dotyczy to specjalnie statków, udających się na Daleki Wschód. — Rok sprawozdawczy wnosi rekordową liczbę eksportu zboża. Wobec budowy elewatora zbożowego w porcie gdyńskim rok najbliższy winien przynieść poważne zmiany w eksporcie tego artykułu. — Bardzo poważny wzrost eksportu mąki pastewnej, kierowanej głównie do Finlandji i Stanów Zjedn. Am. P., datuje się właściwie od 1934 r. (15.210 ton wobec 4.971 ton w 1934 r.) Z produktów rolniczych doskonale rozwija się eksport słodu (17.105 ton wobec 6.748 ton w 1934 r.) oraz melasy (14.971 ton wobec 8.730 ton w 1934 r.)

Nieograniczony kontyngentami, jak bekony, wzrasta coraz bardziej eksport produktów hodowlanych: masła i jaj, osiągając w roku sprawozdawczym rekordowe wyniki. Poważną rolę odgrywa to usprawnienie techniki przeładunkowej, idącej w parze z usprawnionym przewozem do Anglji.

Jeden z najwcześniejszych artykułów eksportu przez Gdynię, bo zapoczątkowany już w 1926 r. cement dopiero w roku sprawozdawczym osiągnął rekordowe 8.117 ton, a tem samem przewyższył ostatnią najwyższą liczbę eksportu z 1926 r. (7.321 ton).

Przetwory mięsne poza Anglją zdobyły w roku sprawozdawczym rynek amerykański (U. S. A.), oraz szereg innych odległych rynków zamorskich, jak Filipiny, Marokko, Egipt, Maltę, Palestynę itd.

Pomimo przeszło 2%-owego wzrostu, eksport cukru w roku sprawozdawczym (103.792 ton wobec 101.282 ton w 1934 r.) nie przekroczył jeszcze ostatnio notowanej rekordowej liczby z 1931 r. (115.529 ton). — Zwiększyła się tylko poważnie ilość odbiorców cukru, do których zaliczyć należy przedewszystkiem Palestynę, Egipt, Libję i Grecję. Do krajów, które przeszło dwukrotnie powiększyły import cukru polskiego należą w pierwszym rzędzie: Finlandja, Danja, Norwegja, Syrja i Włochy.

Dobre rezultaty daje eksport szeregu produktów przemysłu chemicznego, jak przeszło 5-krotny wzrost eksportu saletry (9.773 ton wobec 1.658 ton w 1934 r.), ok. 2-krotny wzrost eksportu karbidu, oraz sody (9.606 ton wobec 8.106 ton w 1934 r.)

Tranzytowa sól potasowa sowiecka wykazuje (7.656 t)., wzrost eksportu w roku

sprawozdawczym, nie osiągając jednakże rekordowego wywozu w 1931 r. (32.791 t.)

Na szczególną uwagę zasługuje rozwój eksportu tkanin. W roku sprawozdawczym wywieźliśmy przez port gdyński nienotowaną dotychczas liczbę 6.446 ton tkanin (5.435 t. w 1934 r.) W grę wchodzi tu głównie eksport do Anglji i Stanów Zjedn. Am. P. Pionierskie ładunki tkanin, aczkolwiek w ilościach dotychczas niewielkich docierają obecnie niemal do wszystkich części świata.

Nasz reeksport bawełny jest dopiero w zaczątkach i rozwój jego musi w najbliższych latach przybrać bardziej realne kształty. W roku sprawozdawczym eksportowaliśmy (1.314 ton) bawełny w głównej mierze do państw wschodnio - bałtyckich, jak Finlandji, Litwy, Łotwy i Estonji.

Poza drzewem tartem, którego eksport obniżył się bardzo nieznacznie niemal wszystkie pozycje działu drzewa i wyrobów z niego wykazały wzrost. Najpoważniejszy w z r o s t (132,9%) wykazały tu bale i słupy (10.931 t), pozostając jednakże daleko do rekordowego wywozu w 1932 r. Nadal prawie jedynym odbiorcą jest tu Anglja.

Eksport dykt i fornierów wzrasta bardzo poważnie (16.574 t. wobec 6.597 ton w 1934 r.), kierowany niemal do wszystkich części świata. Podobnie rozwija się eksport mebli giętych, osiągając w roku sprawozdawczym również rekordowe wyniki (4.072 ton).

Zwrócić należy uwagę na rozwój wywozu produktów naszego hutnictwa, kierowanych w ilościach coraz większych na Daleki Wschód (Indje Bryt., Indje Hol. Wsch., Chiny, Japonja i Mandżurja), głównie na statkach „Far East Line", klarowanych przez Polską Agencję Morską w Gdyni. — Najpoważniejsze efekty daje tu żelazo handlowe (55.399 ton w 1935 r.), rury żeliwne, żelazne i stalowe (16.347 t. w 1935 r.) Zjawienie się tych pozycyj na eksporcie miało miejsce w momencie uruchomienia linji regularnej na Daleki Wschód (koniec 1933 r.)

Przeszło 50-%owy wzrost eksportu cynku (14.503 ton wobec 9.393 ton w 1934 r.) nie przekroczył jeszcze rekordowego wywozu w 1931 r. Blacha cynkowa natomiast dała na eksporcie rekordowe 5.705 ton.

Oba te artykuły w głównej mierze kierowane są do Japonji. Bardzo poważnymi odbiorcami cynku poza Japonią były: Szwecja, Argentyna i Indje Bryt. Rok sprawozdawczy przyniósł tu szczególnie poważny wzrost eksportu cynku do Argentyny.

Omawiając pozycje towarowe eksportu, które uległy obniżce w roku sprawozdawczym należy przedewszystkiem zwrócić uwagę na węgiel eksportowy. Według Gł. U. St. ogólny eksport węgla w roku sprawozdawczym obniżył się o 9,8%. Spadek eksportu węgla przez port gdyński wyniósł w tym samym czasie 2,7%. Spadek na odcinku eksportu gdyńskiego spowodowały pewne ograniczenia kwot eksportu w umowie polsko-angielskiej. Dotyczy to specjalnie najpoważniejszego obniżenia się eksportu węgla do Irlandji (63.586,5 ton wobec 678.863,7 ton w 1934 r.) Z europejskich rynków zbytu obniżyły się nadto wysyłki węgla do: Belgji, Estonji, Finlandji, Holandji, Niemiec i Rumunji. Z zamorskich rynków uległy obniżce do: Algieru, Australji i Malakki Bryt. Wzrosły natomiast wysyłki węgla eksportowego do: Afryki Franc. Zachodniej, Argentyny, Danji, Egiptu, Francji, Grecji, Islandji, Jugosławji, Łotwy, Marokka, Norwegji, Palestyny, Portugalji, Szwecji i Włoch. Zjawiły się nowe, względnie wznowiono rynki zbytu jak: Gibraltar, Hiszpanja, Japonja, Malta oraz Szwajcarja. Poważny wzrost wywozu węgla do Włoch tłumaczy się przedewszystkiem pośpiechem w wykonaniu niektórych dostaw w związku z ustalonem na dzień 18-go listopada 1935 r. wejściem w życie antywłoskich sankcyj gospodarczych. Rok 1936 w wywozie węgla na rynki skandynawskie ma przynieść spadek przedewszystkiem do Norwegji i Danji, gdzie liczyć się należy z silną konkurencją węgla niemieckiego.

Drugi skolei najpoważniejszy artykuł naszego eksportu, który wykazał niewielki spadek (0,4%) wywozu jest drzewo tarte. Spadek eksportu tarcicy przez port gdyński istnieje już od 1933 r., kiedy to wywieziono rekordową ilość 238.801 ton drzewa tartego. Wytłumaczeniem tego zjawiska jest sytuacja naszego drzewa na rynku angielskim, gdzie obserwujemy spadek przywozu drzewa polskiego, a wzrost importu tarcicy z Z. S. R. R. i Kanady.

Nie lepiej przedstawia się na rynku angielskim eksport naszych bekonów, których spadek łączy się ze stałem obniżeniem przez Anglję kwot kontyngentowych krajów cudzoziemskich na korzyść krajów dominjalnych.

Ostatnio port gdyński pozyskał nowy ciekawy żywy ładunek. Tym żywym ładunkiem są konie, przeznaczone do kopalni angielskich. W 1935 roku wysłaliśmy do Anglji przez port gdyński 634 konie.

Port gdyński w roku ubiegłym nietylko spełnił swe zadanie w stosunku do własnego gospodarstwa narodowego, ale pozyskując coraz więcej ładunków tranzytu poczyna coraz bardziej pracować nad przyszłą swą rolą portu rozdzielczego. Z. T.



POSIEDZENIE PREZYDJUM IZBY.

W dniu 20 lutego 1936 r. pod przewodnictwem urzędującego wiceprezesa naszej Izby Dra Władysława Smolenia odbyło się posiedzenie Prezydjum Izby, podczas którego omówiona została m. in. sprawa udziału przedstawicieli Izby w Naradzie Gospodarczej w Warszawie oraz sprawa ustosunkowania się Izby do Towarzystwa Wystaw i Targów w Gdyni.

W tej ostatniej sprawie Prezydjum Izby uchwaliło przystąpienie do Towarzystwa w charakterze udziałowca z nabyciem pewnej ilości udziałów w związku z zamierzonem przez nie podniesieniem kapitału zakładowego.

Pozatem Prezydjum uchwaliło przyznać dyplom uznania p. Augustowi Manasternemu z f. Baerwald w Nakle w związku z 30-leciem jego pracy w tej firmie.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ.

W dniu 19 bm. odbyło się pod przewodnictwem Radcy Izby p. Juljana Rummla posiedzenie Izbowej Komisji Morskiej.

Jako pierwszy punkt porządku dziennego rozpatrzony został projekt nowych przepisów izbowych, dotyczących stwierdzania wagi i ustalania ilości towarów przez zaprzysiężonych przez Izbę wagowych i mianowanych przez nią talimanów. Po szczegółowem omówieniu zasad, na których nowe przepisy będą oparte, Komisja powierzyła specjalnie wyłonionej Podkomisji bliższe zbadanie sprawy zaprzysiężenia przez Izbę pomocników wagowych, pracujących w porcie gdyńskim, jak to już ma miejsce w niektórych dobrze zorganizowanych portach zagranicznych. Dla wykonania tej pracy Komisja wyznaczyła termin dwutygodniowy, poczem projekt przepisów będzie rozpatrzony i zatwierdzony w formie ostatecznej.

Następnie Komisja rozważyła projekt przepisów wykonawczych dla zwalniania firm gdyńskich od państwowego podatku przemysłowego. Komisja stanęła na stanowisku, że zwalniania te powinny być stosowane w sposób jak najbardziej liberalny, ze względu na to, że działalność gospodarcza firm gdyńskich w pierwszym rzędzie przyczynia się do rozwoju portu i miasta Gdyni. Komisja zwróciła uwagę na przewlekłość obecnie obowiązującej procedury przy zwalnianiu od wspomnianego podatku.

Ograniczenia, stosowane w tej dziedzinie przez władze skarbowe oraz ta przewlekłość stoją, zdaniem Komisji, w sprzeczności z intencjami obowiązującej pod tym względem ustawy.

Po przyjęciu wniosku o zaprzysiężeniu przez Izbę jednego nurka dla portu gdyńskiego, Komisja wyłoniła specjalną Podkomisję dla rozpatrywania sporów. wynikłych na tle interpretacji uzansów w handlu zamorskim. Komisja wyraziła przytem zdanie o konieczności rejestrowania uzansów przez Izbę, jak również i wyroków Sądów Arbitrażowych, odbywających się w sprawach morskich wraz z ich umotywowaniem.

WALNE ZEBRANIE POLSKIEGO ZWIĄZKU MAKLERÓW OKRĘTOWYCH.

Dnia 10 bm. odbyło się walne zebranie Związku Maklerów pod przewodnictwem prezesa Związku p. dyr. A. Ciencialy. Na zebraniu tem złożono sprawozdanie z działalności Związku, dokonano zmiany statutu oraz przyjęto szereg firm maklerskich, jako nowych członków Związku. Obecnie w Związku zrzeszonych jest 14 firm. W końcu dokonano wyboru nowych władz Związku w dotychczasowym składzie, a mianowicie:

Prezes p. dyr A. Cienciała, Wiceprezes p. Lars Usterud Svendsen, Członkowie Zarządu pp. dyr Jasiński i dyr Raczewski.

RADA PORTOWA PRZY URZĘDZIE MORSKIM W GDYNI.

W Monitorze Polskim Nr. 41 z dnia 19. II. b. r. ukazało się zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 3. II. 36 o utworzeniu Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni następującej treści:

§ 1. Przy Urzędzie Morskim w Gdyni tworzy się Radę Portową.

§ 2. Rada Portowa przy Urzędzie Morskim jest organem opinjodawczym i doradczym w sprawach. dotyczących portu w Gdyni.

§ 3. W szczególności Rada Portowa powołana jest do opinjowania i stawiania wniosków w sprawach:

a) projektów rozbudowy portu oraz jego urządzeń,
b) taryf opłat portowych i innych opłat porcie,
c) regulaminów portowych i innych przepisów w porcie,

d) zasad eksploatacji portu,
e) koncesji i dzierżaw długoterminowych na terenie portu,
f) zleconych przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu,
g) przedstawionych przez Urząd Morski.

§ 4. W skład Rady Portowej wchodzą:

1) Dyrektor Urzędu Morskiego lub delegowany przez niego zastępca jako przewodniczący,
2) Kapitan Portu Gdyńskiego lub delegowany przez niego zastępca,
3) Komisarz Rządu m. Gdyni lub delegowany przez niego zastępca,
4) Przedstawiciel Wojewody Pomorskiego,
5) 2 przedstawiciele Ministerstwa Skarbu,
6) 2 przedstawiciele Zarządu Polskich Kolei Państwowych,
7) Przedstawiciel Związku Izby Przemysłowo - Handlowej, delegowany na przeciąg 1 roku,
8) 2 przedstawiciele terytorjalnie właściwej Izby Przemysłowo - Handlowej, delegowani na przeciąg 1 roku,
9) 3 przedstawiciele Rady Interesantów Portu w Gdyni, delegowani na przeciąg 1 roku,
10) 3 przedstawiciele kupców eksportujących i importujących przez port gdyński powoływani na przeciąg 1 roku przez Ministra Przemysłu i Handlu.

§ 5. Posiedzenie Rady zwołuje przewodniczący w miarę potrzeby, lecz nie rzadziej, jak raz na miesiąc.

§ 6. Porządek dzienny obrad Rady ustala przewodniczący i przesyła go członkom przynajmniej na 3 dni przed terminem posiedzenia.

Wnioski członków Rady, przesłane przewodniczącemu nie później jak na 7 dni przed terminem posiedzenia, muszą być wniesione na porządek dzienny posiedzenia.

§ 7. Posiedzenia Rady są protokółowane. W protokółach zamieszcza się opinję zarówno większości. jak i mniejszości członków Rady.

Protokóły Rady Dyrektor Urzędu Morskiego komunikuje Ministerstwu Przemysłu i Handlu w ciągu 7 dni od dnia odnośnego posiedzenia Rady.

§ 8. Jeżeli opinja dotyczy spraw, wchodzących w zakres kompetencji Urzędu Morskiego, a decyzja Dyrektora Urzędu Morskiego została wydana wbrew opinji Rady Portowej, wówczas Dyrektor Urzędu Morskiego komunikuje o tem Ministerstwu Przemysłu i Handlu.

§ 9. Dla załatwienia spraw specjalnych z zakresu, wymienionego w § 3, Rada Portowa może wyłaniać z pośród siebie komisje stałe lub czasowe oraz przeprowadzać ankiety.

Skład oraz przewodniczącego tych komisyj wyznacza Rada na wniosek przewodniczącego Rady.

§ 10. W posiedzeniu Rady i komisyj mogą brać udział z głosem doradczym i w charakterze ekspertów osoby zaproszone przez przewodniczącego.

§ 11. Czynności biurowe Rady Portowej załatwia personel Urzędu Morskiego, wyznaczony przez Dyrektora.

§ 12. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 marca 1936 r. Jednocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 18 lutego 1929 r. o utworzeniu Tymczasowej Rady Portowej przy Urzędzie Morskim w Gdyni („Monitor Polski" Nr. 52, poz. 101), zmienione rozporządzeniem z dnia 27 lutego 1931 r. („Monitor Polski" Nr. 54, poz. 94), oraz § 9 rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 7 marca 1934 r. w sprawie statutu organizacyjnego Urzędu Morskiego „Monitor Polski" Nr. 70, poz. 107).

Zaznaczyć należy, że od 1929 roku przy Urzędzie Morskim istniała dotychczas „Tymczasowa Rada Portowa" o nieco mniejszym składzie, a powyższe zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu nadaje jej charakter stały oraz zmienia dotychczasową nazwę na „Radę Portową".

ZEBRANIA KOMISJI CELNEJ.

Dnia 14 oraz 15 bm. odbyły się w Urzędzie Morskim zebrania Komisji Celnej Rady Portu pod przewodnictwem zastępcy dyrektora Departamentu Ceł p. inż. R. Kurnatowskiego. Na zebraniach tych rozpatrywano i przyjęto w ostatecznej redakcji projekt regulaminów dla publicznych składów celnych, następnie opracowano wnioski w sprawie zwiększenia personelu służby celnej w porcie gdyńskim i w sprawie ubezpieczeń towarów w publicznych składach celnych.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W M. STYCZNIU R. B.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w miesiącu styczniu r. b. *748.668,5 ton* wobec 641.012,9 ton w mies. grudniu 1935 r. oraz 596.617,4 ton w mies. styczniu 1935 r.

Pierwszy miesiąc 1936 roku przynosi z sobą zapowiedź dobrych obrotów w porcie gdyńskim.

Miesiąc styczeń rb. wykazuje poważny 16,7%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. grudniem oraz 25,5%-owy wzrost w stosunku do m. stycznia 1935 r. Tak poważna wysokość wzrostu obrotów w początku nowego roku nie była jeszcze notowana w porcie gdyńskim w okresie szeregu ubiegłych lat.

Na uzyskanie tych obrotów złożył się przywóz zamorski — 97.117,1 ton, oraz wywóz zamorski — 651.531,4 ton.

Przywóz zamorski (97.117,1 ton) w miesiącu sprawozdawczym wykazuje dość duży spadek (34,9%) w porównaniu z rekordowym importem w m. grudniu 1935 r. (149.278,9 ton) jednak 15,7%-owy wzrost w stosunku do m. stycznia 1935 r. (83.932,7 ton).

Spadek przywozu zamorskiego w miesiącu sprawozdawczym spowodowały w pierwszym rzędzie poza owocami świeżemi, towary masowe, jak złom żelazny, rudy różne i brak pirytów. Przeszło 28%-owy spadek importu złomu żelaznego (34.841 ton wobec 48.684 ton w m. grudniu), 41%-owy spadek importu rud różnych i wypałków pirytowych (7.651 ton wobec 12.673 ton w grudniu) oraz brak w miesiącu sprawozdawczym na imporcie pirytów (w m. grudniu — 5.060 ton) musiało skolei rzeczy spowodować obniżenie się ogólnego importu. Spadek importu owoców świeżych ma zawsze miejsce w styczniu każdego roku po miesiącu wzmożonych obrotów w grudniu. Podobnie i w miesiącu sprawozdawczym import owoców świeżych obniżył się z 12.409 ton (w grudniu) na 3.631 ton (w styczniu). Od grudnia do lutego włącznie import owoców świeżych osiąga największe nasilenie. Miesiąc styczeń 1936 roku wnosi dość duży spadek w porównaniu ze styczniem 1935 roku. Najbliższe miesiące wyjaśnią, czy import w roku bieżącym ulegnie obniżce.

Poza temi 4-ma najpoważniejszemi artykułami w m. styczniu spowodowały spadek: owoce suszone 431 ton (831 ton), orzechy i migdały — 67 ton (153 ton), korzenie — 76 ton (137 ton), nasiona oleiste — 4.548 ton (5.345 ton), tłuszcze i oleje roślinne — 494 ton (774 ton), tłuszcze zwierzęce surowe—584 ton (1.898 ton), tran — 249 ton (427 ton), napoje alkoholowe i inne 74 t. (102 t.), przetwory chemiczne 131 t. (288 ton), farby — 22 ton (253 ton), garbniki — 1.277 ton (1.446 ton), fosforyty — 10.496 ton (21.950 ton), sól potasowa — brak w styczniu (2.850 ton), skóry — 2.041 ton (2.509 ton), wełna — 2.453 ton (2.577 ton), juta — 944 ton (2.323 ton), papier — 659 ton (1.034 ton) celuloza — 268 ton (1.186 ton), maszyny, aparaty i części — 247 ton (849 ton) oraz części wagonów i lokomotyw — 228 ton (594 ton). Wśród powyższych pozycyj zwraca uwagę około 50%-wy spadek fosforytów. Jest to spadek spowodowany przyczynami czysto sezonowemi, gdyż od szeregu lat w tym miesiącu import fosforytów osiąga swoje minimum.

Do pozycyj towarowych importu, które w miesiącu sprawozdawczym wykazały wzrost należą: kawa — 393 ton (134 ton), kakao — 353 ton (203 t.), nasiona różne — 192 t. (124 t.), żywica — 752 t. (196 t.), śledzie świeże — 1.494 t. (500 t.), śledzie solone — 1.403 t. (1.266 ton), oleje — 418 t. (158 t.), smoła i smary — 51 t. (27 t.), asfalt — 436 t. (brak w m. grudniu), tytoń — 422 t. (2. t.), siarka — 391 t. (181 t.), bawełna — 13.287 t. (13.100 t.), len, konopie, sizal i inne włókna roślinne — 269 t. (95 t.), szmaty — 720 t. (676 t.), miedź — 908 t. (678 t.), oraz wyroby żelazne i metal. — 609 t. (385 t.).

Bardzo dobrze zapowiada się import śledzi świeżych i solonych, skoro miesiąc styczeń 1936 r. przewyższył o przeszło 62% rezultat ub. m. grudnia. Import bawełny w m. styczniu rb. osiągnął nową rekordową liczbę 13.287 ton, wobec 13.100 t. w m. grudniu 1935 r. Naogół największe nasilenie importu bawełny ma miejsce w miesiącach: grudzień — maj.

Szczegółowo ilustruje import zamorski w miesiącu styczniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	styczeń 1936 r.	*styczeń 1935 r.*
Ryż surowy	6	70
owoce świeże	3.631	10.740
owoce suszone	431	577
konserwy owocowe	2	11
orzechy i migdały	67	47
kawa	393	438
kakao	353	704
herbata	67	91
korzenie	76	111
nasiona oleiste	4.548	6.119
nasiona różne	192	3
rośliny i mat. roślinne	21	14
żywica	752	185
śledzie świeże	1.494	1.400
śledzie solone	1.403	3.409
rudy różne i wypałki pirytowe	7.651	641
oleje	418	60
smoła i smary	51	11
asfalt	436	10
tłuszcze i oleje roślinne	494	173
tłuszcze zwierz. surowe	584	454
tran	249	120
napoje alkoholowe i inne	74	64
tytoń	422	540
farby	22	23
siarka	391	332
przetwory chemiczne	131	222
garbniki	1.277	699
fosforyty	10.496	1.880
skóry	2.041	2.601
wełna	2.453	2.134
odpadki wełny	58	67
przędza wełniana	36	30
bawełna	13.287	5.612
odpadki bawełny	61	61
przędza bawełniana	113	56
len, konopie, sizal i inne włókna	269	115
juta	944	1.501
szmaty	720	248
kauczuk	420	120
wyroby gumowe	39	12
papier	659	867

papa, tektura	2	—
celuloza	268	438
żelazo surowe	205	—
metale różne	77	295
złom	34.841	37.901
miedź	908	332
cyna	24	38
cynk	31	1
wyroby żel. i metal.	609	147
maszyny, apar. i części	247	119
części wagon. i lokomot.	228	577
samochody, motocykle i części	55	9
różne	2.390	1.304
Razem	97.117	83.933

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (651.551,4 ton) wykazuje poważny 30,4%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. grudniem 1935 r. (491.734 t.) oraz nieco mniejszy 27.1%-owy wzrost w stosunku do mies. stycznia 1935 r. (512.684,7 ton).

Podobnie jak import, również i eksport zapoczątkował rok 1936 bardzo poważnie. Obroty są zaledwie o 3,2% mniejsze od rekordowego wywozu zam. w miesiącu sierpniu ub. roku (673.344,5 ton).

Wzrost wywozu w mies. styczniu rb. spowodowały przedewszystkiem pozycje: węgla eksportowego — 522.707 ton (372.416 ton), drzewa tartego — 30.038 ton (19.069 ton), żelaza surowego — 2.347 ton (brak w m. grudniu ub. r.), żelaza handlowego — 10.582 ton (7.225 ton), rur żeliwnych, żelaznych i stalowych — 1.814 ton (1.650 ton), cynku — 1.089 ton (730 ton), oraz zboża (jęczmień) — 500 ton (brak w ub. mies. grudniu). Eksport węgla w miesiącu sprawozdawczym osiągnął rekordowe wyniki, wobec poprzednio notowanych w mies. sierpniu 1935 r. (515.140 ton). Przeszło 57%-owy wzrost wywozu drzewa tartego, sygnalizowany już w końcu grudnia 1935 roku, spowodowany został brakiem odpowiedniej ilości statków w grudniu i przesunięciem w związku z tem pewnych transportów drzewa na miesiąc styczeń b. r.

Bardzo dobre rezultaty daje w miesiącu sprawozdawczym eksport produktów hutniczych, ze szczególnem uwzględnieniem żelaza surowego i handlowego. Transporty te nadal w przeważnej mierze kierowane są na Daleki Wschód.

Do pozycyj eksportu, które wykazały spadek w miesiącu sprawozdawczym należą: mąka ryżowa — 105 ton (150 ton), mąka pastewna — 650 ton (1.689 ton), słód — 1.390 t. (1.988 ton), szynki i inne peklowane — 137 ton (179 ton), cement — 410 t. (970 t.), węgiel bunkrowy — 32.337 t. (33.609 t.), koks — 13.557 t. (16.015 t.), cukier — 2.906 t. (6.010 t.), makuchy — 3.817 t. (4.653 t.), soda — 448 t. (527 t.), karbid — 172 t. (408 t.), sól potasowa — 450 t. (2.092 t.), saletra — 22 t. (348 t.), siarczan amonu — 2.037 t. (3.082 t.), meble gięte — 214 t. (355 t.), papier — 559 t. (889 t.), metale różne — 6 t. (289 t.), wyroby żelazne i metalowe — 2.736 t. (3.371 t.), oraz blacha cynkowa — 66 t. (559 t.). Wśród powyższych pozycyj musi zwrócić pewną baczniejszą uwagę poważny spadek cukru nawet w porównaniu ze styczniem 1935 r. soli potasowej oraz siarczanu amonu. Dobre rezultaty daje natomiast eksport: nasion i roślin — 465 t. (328 t.), bekony — 2.016 t. (1.364 t.), jaja — 922 t. (265 t.), masło — 802 t. (29 t.), oleje i parafina — 56 t. (5 ton), tłuszcze zwierzęce surowe — 255 ton (148 t.), przetwory mięsne — 609 t. (484 t.), otręby — 508 t. (407 t.), salmiak — 42 t. (brak w m. grudniu), skóry — 63 t. (32 t.), oraz bardzo poważnie bale i słupy — 7.739 t. (49 t.)

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski w miesiącu styczniu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1935 r., poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)

	styczeń 1936 r.	*styczeń 1935 r.*
Zboże (jęczmień)	500	8.179
strączkowe	57	14
mąka ryżowa	105	350
mąka	35	—
mąka pastewna	650	1.615
słód	1.390	1.171
owoce świeże	183	107
konserwy owocowe	10	—
nasiona i rośliny	465	83
szynki i inne peklow.	137	137
bekony	2.016	2.150
drób i ptactwo bite	98	157
jaja	922	173
masło	802	130
cement	410	755
sól	—	20
węgiel eksportowy	522.707	422.082
węgiel bunkrowy	32.337	22.319
koks	13.557	21.080
oleje i parafiny	56	12
tłuszcze zwierz. surowe	255	11
przetwory mięsne	609	204
cukier	2.906	6.332
napoje alkoholowe	2	11
makuchy	3.817	2.885
otręby	508	—
soda	448	900
salmiak	42	23
karbid	172	279
farby	7	—
biel cynkowa	288	114
sól potasowa	450	—
saletra	22	12
nawozy azotowe (siarczan amonu)	2.037	1
skóry	63	31
tkaniny	447	311
bawełna i odpadki	130	43
bale i słupy	7.739	—
drzewo tarte	30.038	2.849
wyroby z drzewa	483	113

klepki	12	—
dykty i forniery	1.331	973
meble gięte	214	167
wyroby koszykarskie	65	5
papier	559	572
papa, tektura	86	60
celuloza	1.297	—
żelazo surowe	2.347	201
żelazo handlowe	10.582	4.876
metale różne	6	—
wyroby żel. i metal.	2.736	3.426
szyny kolejowe	—	2.210
rury żeliwne, żelazne i stalowe	1.814	462
cynk	1.089	1.126
blacha cynkowa	66	456
różne	2.402	5.331
Razem	651.551	512.685

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków tak na wejściu, jak na wyjściu. Przyszło bowiem 446 statków (428) o pojemności 436.290 n. r. t. (396.844 n. r. t.), wyszło zaś 454 statki (433) o pojemności 432.377 n. r. t. (391.117 n. r. t.)

Kolejność bander w miesiącu sprawozdawczym ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-e miejsce, Polska — 2, Danja — 3, Norwegja — 4, Niemcy — 5, Anglja — 6. Stany Zjedn. Am. P. — 7, Włochy — 8, Finlandja — 9, Grecja — 10, Z. S. R. R. — 11, Łotwa — 12 i t. d., wykazując nader niekorzystne przegrupowanie się Anglji z 3-go miejsca (w grudniu) na 6-e (w styczniu), na korzyść Danji. która z 6-go przeszła na 3-e miejsce, Włoch z 10-go miejsca (w grudniu) na 8-e miejsce (w styczniu). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w styczniu rb. wyniósł 978.2 n. r. t. (927.2 n. r. t.)

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 47 (47).

Średni postój statków w porcie wyniósł 52.6 godzin (50,2 godzin).

Ruch statków w miesiącu styczniu br. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	52	51.268	50	50.858
W. M. Gdańsk	4	3.174	4	3.174
Anglja	23	36.993	20	29.030
Danja	63	40.552	67	44.253
Estonja	8	4.524	9	4.698
Finlandja	17	21.567	19	25.384
Grecja	9	24.215	7	20.021
Holandja	7	4.552	7	4.552
Jugosławja	—	—	1	3.203
Łotwa	7	6.179	7	5.747
Niemcy	57	29.742	65	37.573
Norwegja	40	33.813	41	34.783
Rumunja	1	2.599	1	2.599
Stany Zjedn. Am. P.	10	32.646	10	32.646
Szwecja	134	105.276	133	98.357
Włochy	10	32.956	9	29.261
Z. S. R. R.	4	6.234	4	6.234
Razem	446	436.290	454	432.377

Ruch pasażerów osłabł jedynie na przyjściu. Przyjechało bowiem pasażerów ogółem 70 osób (378). w tem: z Anglji — 11, Belgji — 10, Danji — 17, Finlandji — 7, Holandji — 5. Litwy — 5, Norwegji — 3. Stanów Zjedn. Am. P. — 8, Szwecji 1 oraz via W. M. Gdańsk — 3. Wyjechało zaś pasażerów ogółem 847 osób (789), w tem: do Anglji — 412, Belgji — 193. Niemiec — 1. Stanów Zjedn. Am. P. — 237. Urugwaju — 2. oraz via W. M. Gdańsk — 2.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE W STYCZNIU BR.

W miesiącu styczniu przepracowano godzin 11.840 min. 35 z zużyciem prądu 97.965 kWh i przeładowano 184.449 t. towarów masowych i drobnicowych, z czego przypada na poszczególne grupy dźwigów:

	Dźwigi	godz. pracy netto	Ilość przeład. ton.	Ilość zużytego prądu kwh	Proc. zatrudn. netto
1.	3 mostowe	477,50	23.853	14710	79.5
2.	1 taśmowiec	73.55	20.858	4370	37,0
3.	1 zasobnik	346,16	16,851	2660	173,5
4.	6 do rudy i złomu	3023,50	47,972	27972	252.0
5.	24 bramowe	4374,25	50,520	24100	91,0
6.	14 półbramowe	3344,40	39.903	23933	126.7

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za miesiąc sprawozdawczy w bieżącym roku 120,8%, w ubiegłym roku 117.0%, przyrost wynosi zatem 3.8%.

GDYŃSKIE BIURO INFORMACYJNO-BUDOWLANE.

Rozwój ruchu budowlanego w Gdyni. który zajął, jak wiadomo, w roku ubiegłym pierwsze miejsce w Polsce, wymaga szczególnego natężenia pracy ze strony wszystkich czynników zainteresowanych w regulacji tego ruchu. Również wymaga ruch ten gromadzenia i fachowego opracowania wszelkich dosyć skomplikowanych materjałów informacyjnych, niezbędnych dla osób, zamierzających budować w Gdyni.

W dniach ostatnich założone zostało przez inż. arch. K. Janickiego, inż. dypl. Rygla i J. Skarzyńskiego biuro informacyjno-budowlane, mające na celu informowanie osób zainteresowanych i udzielanie im porad w zakresie budownictwa tak mieszkaniowego jak i przemysłowego na terenie Gdyni i okolic.

Spodziewać się należy, iż działalność wspomnianego biura przyczyni się do dalszego usprawnienia ruchu budowlanego w Gdyni.

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU BR.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu stycznia b. r. wyniósł 307.710,5 ton. Liczba ta jest niższa od liczby wyrażającej ogólny przeładunek w tym samym miesiącu roku ubiegłego o 64.367,5 ton. natomiast jest wyższa od odpowiedniej liczby za grudzień zeszłego roku o 121.635 ton. Tak kształtująca się sytuacja w zakresie przeładunku towarów znalazła swój oddźwięk w ruchu statków w porcie, o którym cyfrowe dane umieszczamy niżej. Drugiem zjawiskiem. dającem się zauważyć od dłuższego czasu w porcie gdańskim jest wzrost przeładunków towarów importowanych. Pod tym względem miesiąc sprawozdawczy nie wykazał odchylenia od kształtującej się pomyślnie konjunktury. W styczniu r. b. ogólny przywóz towarów wyraził się w liczbie 67.524 ton. gdy w tym samym miesiącu roku zeszłego przywieziono towarów 50.266,8 ton, w porównaniu do grudnia z. r. Spadek przywozu wyraził się w liczbie zaledwie 2.015 ton. Co się tyczy wywozu, to w porównaniu do stycznia r. z. zmalał on o 81.835 ton, natomiast w porównaniu do grudnia z. r. wzrósł o 123.700 ton.

Przechodząc do analizy przywozu poszczególnych towarów zanotować wypada następujące najbardziej charakterystyczne zmiany w porównaniu z tym samym miesiącem roku zeszłego (liczby podane w nawiasach dotyczą stycznia 1935 roku). — Wzrósł przywóz towarów następujących: rudy — 39.488,4 ton (18.135,8 ton), melasa 1.124 ton (0), tłuszcze zwierzęce 705,2 ton (382,7 ton), stal i żelazo — 1.918,4 ton (1.451,6 ton); zmniejszenie przywozu wykazały towary następujące: nasiona 166,6 ton (1.076,2 ton), kawa 202,9 ton (248,2 ton), kakao 50 ton (102,9 ton), śledzie solone 2.804,7 ton (4.380,8 ton), surówka żelaza 73,6 ton (84 ton), przędza wełniana 1,7 ton (60,8 ton), przędza bawełniana 32,2 ton (287,7 ton). całkowicie odpadł przywóz następujących towarów. fosforyty — (2.646,9 ton), wełna surowa — (6,7 ton) oraz szmaty — (132 ton).

W wywozie wzrost wykazały następujące kategorje towarów: pszenica 3.078,8 ton (101,6 ton), strączkowe 7.661,9 ton (1.545,4 ton), mąka 21.145,4 ton (3.055,3 ton), bekony 109 ton (95,3 ton), oleje do trybów 65,7 ton (39,3 ton). oraz parafina 918,1 ton (805,1 ton).

Zmniejszenie wywozu nastąpiło w towarach następujących: żyto — 14.997,4 ton (50.898 ton), jęczmień 29.837,8 ton (33.620,6 ton), węgiel 253.140,2 ton (324.557,8 ton), makuchy 3.550,9 ton (6.214,8 ton). cynk 142,8 ton (841 ton), smary 933,2 ton (1.174,5 ton), drzewo tarte 48.602,4 ton (53.667,3 ton). Z przytoczonych liczb zwraca uwagę poważny wzrost wywozu mąki i roślin strączkowych, oraz pszenicy. Spadek natomiast wywozu żyta — poważny — i mniej znaczny wywozu jęczmienia. Świadczyćby to mogło o uszlachetnieniu wywozu, pomimo globalnego spadku ilościowego. Zwrócić również należy uwagę na wzrost wywozu węgla w miesiącu styczniu b. r. w porównaniu do grudnia z. r.. który to wzrost wyniósł około 90.000 ton.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W STYCZNIU.

W miesiącu styczniu ruch portowy w Gdańsku wykazał wzrost tak pod względem stycznia 1935 roku. jak i względem poprzedniego miesiąca — grudnia. Weszło i wyszło statków morskich: w styczniu 1936 — 758 o pojemności 490.466 t. rej. netto, w styczniu 1935 — 710 o pojemności 486.514 t. r. n., w grudniu 1935 — 702 o pojemności 480.833 t. r. n. Lekki wzrost nawet wobec grudnia, zaliczanego jeszcze do miesięcy jesiennego ruchu, świadczy o przezwyciężeniu sezonowego spadku ruchu, a tem samem dowodzi dość znacznego ożywienia. Ilość statków w ruchu wzrosła więcej niż ich tonaż, czyli średni tonaż statku odwiedzającego port — zmniejszył się. Jest to charakterystyczne, jak dla bardzo korzystnego pod względem atmosferycznym dla małych statków miesiąca (ciepła pogoda i słabe wiatry), tak i dla spadku w ruchu ilości dużych węglowców, co znowuż świadczy o zajęciu miejsca tych statków przez statki drobnicowe, statki ładujące drzewo, zboże i inne dla portu korzystniejsze od węgla towary.

Ogółem weszło do portu w styczniu statków morskich 381 o pojemności 244.397 t. rej. netto. w tem 152 z ładunkiem o pojemności 98.284 t. r. n., 209 próżnych z 136.884 t. r. n. i jako do portu ukrycia, bunkrowania lub zaprowiantowania 20 z 9.229 t. r. n.

Wyszło z portu statków morskich 377 z 246.069 t. r. n. pojemności, w tem z ładunkiem 335 z 218.039 t. r. n., próżnych 23 z 20.528 t. r. n. i jako z portu ukrycia, bunkrowania lub prowiantowania 19 z 7.502 t. r. n.

Pod względem bander statków na wejściu kolejność była następująca: statki niemieckie 127 z 57.206 t. r. n., duńskie 68 z 46.585 t., szwedzkie 69 z 38.196 t.. fińskie 19 z 27.375 t., polskie 23 z 15.394 t., norweskie 23 z 14.245 t.. angielskie 13 z 11.326 t. itd.



NIESPODZIEWANY WYNIK OBRAD PÓŁNOCO - ATLANTYCKIEJ KONFERENCJI.

Londyńskie obrady North Atlantic Passenger Conference, które wzbudziły powszechne zaciekawienie na skutek oświadczenia jeszcze przed obradami Cunard-White Star Line, że uważa „Queen Mary“ za cabinship i odpowiednio obniża ceny biletów, a w razie nieuznania jej kroku — wystąpi z konferencji, skończyły się odłożeniem sprawy do następnego posiedzenia, co było możliwe, ponieważ do uruchomienia „skromnego kabinowca“ jeszcze daleko. Wysuwano podczas obrad dowcipną propozycję — ażeby znieść wogóle sygnaturę klasy kabinowej, wniosek jednakże spotkał się ze stanowiskiem wymijającem większości uczestników obrad.

Po zamknięciu obrad delegaci konferencji natychmiast zebrali się w Paryżu i powzięli wspólną uchwałę, według której *wszystkie* statki pasażerskiego ruchu transatlantyckiego klasyfikowane są jako cabin - ships i dzielą się na dziewiętnaście szczebli.

Praktycznie wygląda to tak, że „Queen Mary“ i „Normandie“ znalazły się na pierwszym, najdroższym szczeblu. Parowce United States Lines umieszczone są na środku skali klasyfikacyjnej. Stawki na wszystkich szczeblach zostały z lekka podwyższone. Cunard White Star Line po takim obrocie rzeczy uroczyście wyrzekła się wystąpienia z konferencji. Słowem — wszystko dobrze — co się dobrze kończy.

Przyglądając się sprawie bliżej widzimy, że właściwie dowcipna teza tych, którzy proponowali zniesienie klasy kabinowej — przeszła. Tylko przeszła w formie odwróconej: zamiast tezy „żaden statek nie będzie kabinowym“, przeszło hasło „wszystkie statki będą statkami kabinowemi“. A „wszystkie“ — to przecież tyle praktycznie, co „żaden“. Byleby nie „niektóre“.

MOŻLIWOŚĆ WZNOWIENIA RUCHU NA LINJI HOLENDERSKIEJ DO AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

Na posiedzeniu rady miejskiej w Amsterdamie stwierdzono, że pertraktacje pomiędzy rządem a przedsiębiorstwem holenderskiej linji południowo - amerykańskiej tak dalece się już posunęły naprzód, że w najbliższym czasie można oczekiwać decyzji w tej sprawie. Kompanja, która przez sprzedaże i wypadek ze statkiem „Orania“ nie jest już w posiadaniu swej poprzedniej floty, będzie niewątpliwie musiała budować nowe statki, oczywiście w Holandji. Uczyni to jednak w razie zapewnienia odpowiedniej subwencji rządowej.

Widzimy tu sytuację zupełnie analogiczną ze sprawą budowy statku zastępczego za szybko zdemodernizowany „Statendam“ linji północno amerykańskiej. W obu wypadkach na pierwsze miejsce wysuwa się subwencja dla rodzimego przemysłu budownictwa okrętowego, dopiero na drugiem miejscu stoją interesy żeglugowe.

REALIZACJA BUDOWY WOLNEGO PORTU W NOWYM YORKU.

Z początkiem marca rozpocznie się zapowiadająca się od paru lat budowa wolnego portu w Stapleton, Staten Island w Nowym Yorku. Będzie to pierwszy z wolnych portów Stanów Zjednoczonych: drugi ma powstać w San Francisco.

Roboty mają być wykończone w ciągu 9 miesięcy, kosztem 4.600.000 milj. dolarów. Projekt przewiduje budowę siedmiopiętrowego magazynu, kosztem 3,5 milj. dolarów.

STULECIE LLOYD TRIESTINE.

Na 2 kwietnia b. r. przypada stulecie istnienia towarzystwa żeglugowego Lloyd Triestine. Już w roku 1919 flota towarzystwa liczyła statków 53 o pojemności brutto 230.922 ton. W ostatnich latach zbudowano znany motorowiec „Victoria“ i uruchomiono linję Triest—Daleki Wschód, statkami „Conte Verde“ i „Conte Rosso“. Zapowiada się uroczysty obchód stulecia towarzystwa.

WŁAŚCICIELE SZWEDZKICH ŻAGLOWCÓW BRONIĄ SIĘ PRZECIWKO WYSOKIM STAWKOM ASEKURACYJNYM NA ICH PRZEWOZACH.

Sveriges Segelfartygsforening (szwedzki związek statków żaglowych), który obejmuje właścicieli wszystkich mniejszych statków szwedzkich na posiedzeniu w Halmstad rozważał sprawę zbyt wysokiego ubezpieczenia dla towarów przewożonych na żaglowcach, w w stosunku do stawki dla parowców. Ładunek przewożony na żaglowcu jest faktycznie obciążony pięć razy wyższą stawką, asekuracyj-

ną niż ładunek parowca. Prowadzone są pertraktacje z kupcami i podobno wkrótce nabierze mocy nowa forma kontraktu asekuracyjnego, korzystniejsza dla żaglowców i ich klientów.

RUCH STATKÓW W KOPENHADZE W ROKU 1935.

Urzędowe dane władz portowych w Kopenhadze, świeżo ogłoszone, podają dla roku 1935 na wejściu 25.432 statków morskich o ogólnej pojemności 7.452.041 ton rej. netto: dane te obejmują również całkowity ruch przybrzeżny, wobec czego średni tonaż statku zawijającego do Kopenhagi wypada poniżej 300 ton.

Kolejność bander: duńska 4.431.416 t. r. n., szwedzka 818.146, angielska 410.060 itd. Polska bandera na 9-em z 25 miejsc, o tonażu 98.182 t. r. n., w 20 zawinięciach do portu.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

PRZECIWDZIAŁANIE PODWYŻCE CEN W ZWIĄZKU ZE ZMIANĄ TARYFY TOWAROWEJ W NIEMCZECH.

W związku z nową taryfą towarową na kolejach niemieckich, podwyższoną o 5% w stosunku do dotychczasowych opłat, należy zaznaczyć, że nowe rozporządzenie „Verordnung gegen Preissteigerungen aus Anlass der Erhöhung von Eisenbahngütertarifen" z 20 stycznia br. wskazuje na obawy Rządu zwyżkowania cen w związku z akcją taryfową. W myśl postanowień rozporządzenia, podwyższanie cen na zasadzie opłat nowej taryfy kolejowej jest zakazane. Za podwyższanie ceny uważa się również zmianę warunków dostawy i płatności na niekorzyść odbiorcy. Jedynie w wypadkach uzasadnionych względami natury gospodarczej może kompetentny Minister Rzeszy lub też przez niego wskazana instytucja zezwolić na wyższe ceny — w drodze wyjątku.

Powyższe rozporządzenie obowiązuje od dnia 22 stycznia br.

TRANZYT TOWARÓW DO WŁOCH PRZEZ CZECHOSŁOWACJĘ.

Dla przypomnienia eksporterom polskim podajemy, że w związku z zastosowaniem przez Czechosłowację sankcyj wobec Włoch tranzyt przez Czechosłowację następujących towarów został uzależniony od uzyskiwania zezwoleń: w związku z zakazami wywozu: a) konie, muły, osły, inne zwierzęta pociągowe, b) kauczuk, c) bauksyt, tlenek glinu, piryt, wypałki pirytowe, stopy chromu, manganu, niklu, tytanu, wolframu i wanadu z żelazem, żelazo-molibden, żelazo-krzemo-mangano-aluminjum, żelazo-krzem, żelazo-krzemo-mangan oraz ponadto — aluminjum, stare żelazo, chrom, mangan, nikiel, tytan, wolfram, wanad, rudy chromu, manganu, niklu, tytanu, wolframu, wanadu, cynu, ruda cynowa. Za pozwolenia przewozu, które byłyby ewentualnie udzielone, nie są pobierane opłaty manipulacyjne. O ile lista towarów nie ulegnie rozszerzeniu, nie będzie trudności przy tranzycie do Włoch innych towarów. Tranzyt wymienionych wyżej artykułów przez Czechosłowację do innych krajów dozwalany jest przez czechosłowackie Min. Przemysłu i Handlu w trybie przyspieszonym, przyczem podanie o pozwolenie na tranzyt winno być przez firmę spedycyjną wniesione na odpowiednich formularzach.

PRZEPISY PORTUGALSKIE O WYMIARACH SKRZYNEK DO OWOCÓW.

Dekretem Nr. 26.056 z dn. 18. 9. 35 i uzupełnieniem z dnia 6 grudnia 1935 r. do powyższego dekretu wymiary standartowe skrzynek do opakowania melonów zostały zmienione na następujące:

Skrzynka na 4/6 melon.	550×370×190 m/m
„ „ 8/10 „	690×600×180 m/m
„ „ (typ walencjan.)	970×400×360 m/m
½ „ „ „ „	970×400×180 m/m

Grubość desek: dno — 15 m/m: boki i przykrywa 10 m/m.

Skrzynki na 8/10 melonów mają być rozdzielone wewnątrz na dwa przedziały, skrzynie typu walencjańskiego winny być rozdzielone wewnątrz na trzy przedziały.

Skrzynie tego ostatniego typu przeznaczone są do owoców eksportowanych do północnej Europy.

MOŻLIWOŚCI IMPORTU ZIEMNIAKÓW DO ANGLJI.

W bieżącym roku daje się odczuwać w Wielkiej Brytanji brak ziemniaków. Niedobór obliczany jest na przeszło pół miljona ton.

W związku z tym stanem rzeczy wzrosło zainteresowanie importerów dla towaru obcego, a w cenach zaznacza się tendencja mocna. Ceny wzrosły dość znacznie, zarówno na ziemniaki krajowe jak i importowane, w ciągu ostatniego miesiąca. Ceny te są również wyższe od cen odpowiedniego okresu roku ubiegłego.

Do czasu, gdy ziemniaki nowe ukażą się już na rynku, pozostaje jeszcze okres trzech do czterech miesięcy. W tym okresie istnieją pewne możliwości zbytu dla ziemniaków polskich.

Licencje importowe. Import ziemniaków podlega specjalnym zezwoleniom indywidualnym (licenses), wydawanym przez Board of Trade (Ministerstwo Handlu). Licencje te wydawane są przez Ministerstwo poszczególnym importerom i oparte na obliczeniu przeciętnej ilości, jaką każdy z nich importował w ciągu ostatnich trzech lat.

Obecnie w związku z niedoborem ziemniaków, licencje te są wydawane importerom przez Board of Trade bez żadnych trudności i stan ten potrwa jeszcze zapewne około dwóch miesięcy.

Gatunek ziemniaków. Rynek angielski żąda ziemniaków podłużnych, białych, gładkich (bez głęb. oczek na nowe pędy). Rozmiar ziemniaków nie powinien być mniejszy od 80 m/m w średnicy. Przynajmniej 80% towaru musi być w stanie zupełnie nieuszkodzonym, t. zn. bez skaleczeń, zgniecenia lub obdarcia skóry.

Opakowanie. Żądane są worki całe, nowe i czyste, o pojemności około 51 kg. Waga brutto worka z ziemniakami powinna wynosić przy wyładowaniu 52 kg, t. zn. 1 ctw. angielski. Worki winny być zaszyte, a nie związane.

Warunki płatności. Przeważnie gotówka za okazaniem dokumentów: w niektórych wypadkach: część zapłaty za okazaniem dokumentów, a reszta po nadejściu i zaakceptowaniu towaru.

Ceny. Ceny ziemniaków, zależnie od jakości i ilości, oraz gatunków, wahają się od Ł 4. 10 s. do Ł 6.0.0 za tonę cif. Londyn, i od Ł 5.0.0 do Ł 7.0.0 cif. Hull. (Ceny ziemniaków krajowych angielskich są wyższe).

Obecny import. Głównymi dostawcami ziemniaków do Anglji są: Irlandja, Holandja, Belgja, Niemcy.

Cło. Cło na ziemniaki w okresie od 1-go września do 30 czerwca wynosi Ł 1.0.0 od tony.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 27 STYCZNIA DO 7 LUTEGO 1936 R.

AUSTRALJA. Ustanowiony został dodatkowy bezcłowy kontyngent przywozowy w wysokości 10.000 ton ang. dla blachy galwanizowanej pochodzenia brytyjskiego.

AUSTRJA. 3. bm. uległo podwyższeniu cło na rury żelazne różnych rodzajów.

BELGJA. Rozporządzeniem z dnia 20/21 stycznia br. uległy zniżce cła na masło roślinne z oliwek, tłuszcze pachnące (graisses perfumées) oraz rozszerzony został zakres artykułów podpadających pod pozycję części i akcesorjów samochodowych.

Min. Rolnictwa ogłosiło, że pozwolenia na przywóz mięsa preparowanego (poz. 210. 212, 213 i 214) i smalcu (poz. 16) mogą być udzielone osobom, zamieszkałym w Belgji, które zwrócą się z podaniem o pozwolenie do dnia 15. II. 35. Podanie ma być opatrzone marką stemplową o wart. 6 fr. i dwoma znaczkami po 1.75 fr. Tytułem kaucji, zwrotnej po 29. II. 36 po stwierdzeniu importu, należy wnieść kwoty 0.10 fr. od 1 kg mięsa wieprzowego.

BRAZYLJA. Rada Handlu Zagranicznego ustaliła, że w przyszłości nie będą przyjmowane podania o przydział dewiz po kursie oficjalnym. Kurs oficjalny pozostaje więc tylko dla płatności skarbowych.

Rząd brazylijski postanowił wprowadzić w ciągu lutego br. dodatkową opłatę w wysokości 2% ad val. na wszystkie towary importowane, za wyjątkiem materjałów palnych i pszenicy.

CZECHOSŁOWACJA. Ogłoszeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 14. I. br. zostało wprowadzone obowiązkowe zgłaszanie przywozu rękawic skórzanych (też części przykrojonych rękawic, lub w połączeniu z materjałami tekstylnemi) z poz. 341 czesł. taryfy celnej. Poza potwierdzeniem zgłoszenia nie jest wymagane pozwolenie przywozu dla tych artykułów.

DANJA. 25 stycznia br. uległy zwyżce opłaty pobierane przy wwozie zbóż i przetworów zbożowych.

ESTONJA. 23 grudnia ub. r. została ogłoszona lista maszyn i narzędzi rolniczych oraz ich części, podlegających ocleniu w myśl § 167 taryfy.

FINLANDJA. Ustawa o ochronie handlu zagranicznego została ogłoszona: w stosunku do zarządzeń dawnych zmiana polega na tem, że uprawnienia rządu do wydawania odpowiednich zarządzeń ochronnych są stałe, a więc odnoszą się również do okresu, w którym trwają sesje parlamentarne.

FRANCJA. W „Journal Officiel" z dnia 23. I. 36 ogłoszono dekret, wprowadzający w związku z układem z Z. S. S. R., stawki minimalne taryfy franc. dla Z. S. S. R. poz 16 B, ex 126, 460 E (ubrania i bielizna), ex 476 bis (skóry reniferowe), ex 493 (futra), 523, 525 c², c³ (maszyny) i 533 p. 7 — w granicach ustalonych rocznych kontyngentów. Zniżki od taryfy generalnej przyznano dla poz. 85, ex 0180 E, ex 324. Ponadto zmieniono kontyngenty dla kaolinu, lamp elektrycznych, przyrządów i instrumentów.

Dekret z 15. ub. m. określa zasady clenia zegarków i ich części pochodzenia szwajcarskiego.

Okólnik z 22 ub. m. przyznaje stawki taryfy minimalnej kondensatorom pochodzącym ze Stanów Zjednoczonych i wyspy Porto-Rico.

JUGOSŁAWJA. Bank Narodowy zarządził ułatwienia prywatnego obrotu rozrachunkowego z Niemcami otwarcie rachunków markowych w upoważnionych instytucjach bankowych z tem zastrzeżeniem, że instytucja taka, która kupuje na giełdzie na zlecenie swego komitenta czeki clearingowe opiewające na marki niemieckie, może je po właściwem zażyrowaniu przekazywać do Banku Narodowego z zaznaczeniem, że odpowiednia kwota została na konto markowe u niej przekazana.

KANADA. Pojawiły się wyjaśnienia w sprawie taryfikacji rur, zgrzebeł różnego rodzaju, szafek i t. p. zawierających środki dla udzielania pierwszej pomocy oraz podwozi (ram) samochodowych ze stali.

Od 1 stycznia br. przestały obowiązywać opłaty antidumpingowe (surtax) pobierane od towarów japońskich. — Została zniesiona ewaluacja urzędowa względem towarów korzystających z preferencji brytyjskiej.

ŁOTWA. W dniu 30. I. 36 wydane zostało nowe zarządzenie regulujące przedkładanie komisji walutowej sprawozdań co do ilości dewiz uzyskanych z eksportu towarowego. Dla eksporterów termin składania zeznań upływa 15-go każdego miesiąca za miesiąc poprzedni a dla towarów konsygnacyjnych, komisowych i t. p. do 20-go każdego miesiąca.

STANY ZJEDNOCZONE. 15. bm. weszły w życie zniżki celne zawarte w traktacie z Szwajcarją. Zniżkami objęte są liczne chemikalja aluminjum, stopy me-

tali, maszyny (m. innemi: do dziania), zegarki, sery, śruby, nity i t. p., tkaniny bawełniane i jedwabne, bielizna dziana z bawełny, wełny i jedwabiu, hafty i artykuły haftowane (np. chusteczki), plecionki na kapelusze oraz brzeczka jadalna.

Ze strony szwajcarskiej wydane zostało wyjaśnienie, że wszystkie koszty uboczne, wynikające z płatności dla Niemiec z tytułu obrotu towarowego (frachty, cła, opłaty transportowe, prowizja i inne) oraz opłaty tranzytowe muszą być regulowane w drodze rozrachunku.

SZWAJCARJA. Na zasadzie rozporządzenia Rządu Federalnego, dotyczącego ograniczenia importu (Nr. 44) z dnia 27. I. 1936 r. wprowadzono dnia 1. II. br. skontyngentowanie pończoch jedwabnych (poz. 541 szw. taryfy celnej).

Specjalne zezwolenia przywozu będą wydawane przez Biuro Przywozowe Departamentu Gospodarczego w Bernie.

WIELKA BRYTANJA. 29 stycznia br. uległo obniżeniu z 20% na 10% ad val. cło na bloki z drzewa przeznaczone do wyrobu rolek do maszyn tkackich i przędzalniczych.

TURCJA. Według obwieszczenia Ministerstwa Spraw Zagranicznych zostały cofnięte dotychczasowe zniżki celne na szkło i wyroby szklane.

Do art. 32 dekretu dewizowego z lipca 1935 r., zakazującego przydziału dewiz dla szeregu krajów, m. in. i Polski, wniesione zostały poprawki, mianowicie: a) wzamian za wywóz z przeznaczeniem dla kraju nie posiadającego z Turcją umowy clearingowej, a sprzedającego więcej swych towarów niż kupującego towarów tureckich, może być dozwolony przywóz towarów o wart. równej; b) jeżeli towary importowane pochodzą z innego kraju niż wywiezione z Turcji, kupiec turecki musi złożyć gwarancję, że kraj ten nie będzie się domagał dopuszczenia jego towarów do przywozu do Turcji; c) kraje będą ustalone przez Min. Finansów i Ekonomji; d) towary pochodzące z krajów nieclearingowych, ale sprzedane do Turcji przez kupca z kraju, który posiada umowę rozrachunkową, mogą być dopuszczone do importu tylko pod warunkiem uregulowania płatności za nie w drodze clearingu.

UNJA POŁUDN. - AFRYK. Według informacyj prasy zagranicznej Unja prolongowała do 31. 5. 36 niestosowanie stawek maksymalnych dla towarów belgijskich i zapewnienie im stawek pośrednich w zakresie artykułów objętych proklamacją 138 z r. 1935.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma angielska interesuje się importem z Polski wszelkich wyrobów ręcznych włókienniczych, jak firanki, serwetki, bluzki itp. P/2105/46/M.

Firma południowo - afrykańska poszukuje przedstawicielstwa na pończochy. P/3089/3B/M.

Firma szwedzka poszukuje przedstawicielstwa w zakresie trykotaży i konfekcji i wogóle artykułów włókienniczych. P/31186/21/M.

Firma w Berlinie poszukuje dostawców figurek porcelanowych i fajansowych na reeksport. P/1544/411/Sz.

Firma w Bejrucie poszukuje dostawców szeregu artykułów m. in. guzików bakelitowych oraz cukierków. P/1092/4E/Sz.

Firma francuska poszukuje dostawców słomek do picia. P/25033/3R/Sz.

Firma francuska interesuje się zakupem koszy. P/1658/3R/Sz.

Koszyki do pakowania butelek z winem i likierem mogą znaleźć duży zbyt na rynku amerykańskim. Szczegóły w Instytucie. P/2437/49/Sz.

Firma londyńska interesuje się nawiązaniem stosunków handlowych z wytwórniami polskiemi, mogącemi jej dostarczyć chemikaljów, jak: chlorku bielącego, chlorku wapnia itp. P/2987/47/Ż.

Firma w Delhi (Indje Bryt.) interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/2895/21/Ż.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

PERSPEKTYWY ROZWOJOWE RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO I PRZEMYSŁU RYBNEGO.

(Streszczenie referatu kierownika Chłodni Rybnej w Gdyni p. B. Sotkowskiego na zjeździe pomorskiej grupy parlamentarnej — dnia 15. II.)

Nie będzie wcale paradoksem jeżeli powiemy, że import towarów rybnych jest głównym bodźcem rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego. Za okres lat szesnastu zapłaciliśmy zagranicy osiemset miljonów złotych za sprowadzone ryby, w czem śledzie solone zajmują osiemdziesiąt procent. Import towarów rybnych mógłby już być wystarczającym powodem do rozwijania własnego rybołówstwa morskiego, celem ratowania naszego bilansu handlowego i płatniczego, nie mówiąc już o znaczeniu rybołówstwa dla krzewienia ideologji morskiej, dla obrony wybrzeży przy współdziałaniu z marynarką wojenną itp. A spożycie ryb morskich w Polsce jest dalszym fundamentem dla rozbudowy rybołówstwa morskiego. Obecnie nie dochodzi ono do trzech kg. na głowę ludności, czyli znajdujemy się na dalekiem miejscu wśród innych państw Europy. Nasz sąsiad zachodni Niemcy

dopiero od lat pięćdziesięciu rozwijając celowo rybołówstwo morskie doszły w roku ubiegłym do 15 kg. na głowę przy spożyciu ryb morskich, pokrywając przeszło 50% swego zapotrzebowania. Polska w roku ubiegłym 1935-tym przy 17 miljonach kg. własnych połowów morskich pokryła niecałe dziesięć procent swego zapotrzebowania (licząc rybołówstwo krajowe słodkowodne na 16 miljonów kg. a import 47 milj. kg.) Szybko wzrastający przyrost ludnościowy Polski potrzebuje taniego środka spożywczego pierwszej potrzeby jakiem są ryby morskie. Spożycie na głowę ludności będzie miało tendencję wzrostu i zapewnić może rozwój tworzonego rybołówstwa morskiego,

To są podstawy, na których należy oprzeć program rozwoju polskiego rybołówstwa morskiego.

Sprawy rybołówstwa morskiego przejęło w roku 1920 Min. Spraw Wojskowych, później Min. B. Dzielnicy Pruskiej, potem Min. Rolnictwa, a wreszcie od roku 1928 Ministerstwo Przemysłu i Handlu posiadające w Departamencie Morskim, osobny Wydział Rybacki, a na wybrzeżu w Gdyni, Morski Urząd Rybacki jako organ wykonawczy.

Rozwój rybołówstwa morskiego rozpoczyna się właściwie dopiero od roku 1928, łącząc się już bardziej z ogólną polityką gospodarczą na odcinku morskim. Czynnikiem ułatwiającym ten rozwój to powołanie do życia w tym samym 1928 roku Morskiego Instytutu Rybackiego.

Wykonywanie programu rybołówstwa morskiego odbywało się z funduszów państwowych z budżetu Min. Przemysłu i Handlu, oraz Państw. Banku Rolnego. Powstały porty rybackie w Gdyni i Jastarni, rozbudowano i ulepszono największy ośrodek rybołówstwa port w Helu. W Gdyni stworzono ośrodek dla handlu rybnego i dla przemysłu rybnego budując Halę i Chłodnię Rybną, Fabrykę lodu, Magazyny Śledziowe. Badania przeprowadzone przez Mor. Urz. Rybacki wykazały, że najmniejszy dochód przynosi połów przybrzeżny na łodziach, dając dziennie brutto około 6, zł. na rybaka, podczas gdy połów na kutrze motorowym około 30, zł. (połów szprotów), a połowy dalsze pod Bornholmem (Danja) 84, zł. a połowy śledzi na Morzu Północnem blisko 100, zł. Rozpoczęto więc akcję motoryzacji rybołówstwa, prowadzoną z dobrym wynikiem. Ilość kutrów wzrosła z 61 sztuk w 1920 roku na 164 sztuk w 1935 r. Siła motorów z 860 HP. na (tj. 1.136 rodzin liczących 5.218 osób.) Swierdzono napływ do zawodu rybackiego osób z głębi kraju. Uruchomiona stocznia rybacka w Gdyni wypuściła już 17 kutrów (zdolność produkcyjna 8 kutrów rocznie) co nie pokrywa zapotrzebowania. Próby produkcji motorów krajowych dały również dobre rezultaty (wyprodukowano 15 motorów). Wytwórnie sieci rybackich nie pokrywają potrzeb narazie. W związku z tą akcją wzrosło zadłużenie rybaków do sumy przekraczającej miljon złotych (kutry 550 tys. zł., sprzęt 335 tys. zł., domki 165 tys. zł.) w samym tylko Banku Gosp. Kraj.

Rezultaty osiągnięte odpowiadają zamierzeniom. Nasz udział w połowach na Bałtyku z 2% podniósł się na 13% (12.870 ton w 1935 roku.) Zapoczątkowany w roku 1931 połów śledzi na Morzu Północnem znajduje się w okresie cofania się. Bezpodstawne oskarżenia przeciw dwu istniejącym placówkom połowu śledzi zdołały jedną z nich unieruchomić, druga zaś pracuje, mając 15 statków śledziowych (połów w 1935 roku — 4.256 ton śledzi.) Ochronę celną obniżono z 24 zł. na 12 zł. na jednej beczce śledzi, co uniemożliwia rozwój rybołówstwa śledziowego i przyciągnięcie kapitałów prywatnych do tego działu.

Tak więc, gdy Min. Przem. i Handlu zapoczątkowało rozwój rybołówstwa na Morzu Północnem, to obniżenie cła przekreśliło te poczynania.

Ogólna wartość połowów w 1935 r. wynosiła trzy i pół miljona złotych, przy wartości statków i narzędzi rybackich pięć i pół miljona złotych, co stanowi korzystny stosunek wyników do włożonych kapitałów.

Przemysł rybny, wędzarniany, mając oparcie o rozwijające się rybołówstwo, wykazuje szybki postęp. Gdy w 1928 r. było na wybrzeżu 16 wędzarń o 70 piecach, to w 1935 r. 55 wędzarń o 400 piecach, przerabiających do 10 miljonów kg. szprotów rocznie, dając zatrudnienie 4 tysiącom pracowników. Największy ośrodek wędzarniany znajduje się w Gdyni. Rozwój wykazuje również przemysł rybny wewnątrz kraju (Poznańskie, Górny Śląsk, Warszawa, Wilno) Dalszy rozwój przemysłu uzależniony jest od udostępnienia kredytów dla eksportu konserw rybnych i ryb wędzonych zagranicę, od regulacji cen na świeże ryby, od polityki taryf kolejowych, polityki podatkowej, od dostawy zagranicznych ryb w razie braku połowów krajowych itp.

Handel świeżą rybą z polskich połowów znajduje się dopiero w zacządku swego rozwoju. Ryby świeże mrożone czy solone, wymagają w handlu szybkości decyzji, rzutkowości i inicjatywy. Świeża ryba morska z polskich połowów (kg. szprotów 2 do 4 groszy) nie jest znaną w kraju.

Import towarów rybnych przez Gdynię wykazuje stały rozwój, posiadając oparcie w magazynach śledziowych: 5 tys. m², w chłodni 658 m² (w budowie chłodnia o pow. składowej 5 tys. m²). Import śledzi przez Gdynię wynosi zaledwie jedną trzecią importu do Polski (dwie trzecie śledzi solonych idzie przez Gdańsk). Gdy w 1930 r. Gdynia nie miała importu śledzi, to w 1935 r, obroty rybne Gdyni wyniosły już 38.000 ton, zawinęło 151 statków z rybami importowanemi, a z por-

tu rybackiego wysłano 1.985 wagonów z rybami (krajowe i importowane). Dalszy rozwój placówek importowych w Gdyni zależy od współpracy kredytowej banków, od polityki podatkowej itp.

KRONIKA.

— CZY RYBACY WINNI POSIADAĆ ŚWIADECTWA PRZEMYSŁOWE? W naszem rybołówstwie bałtyckiem nie posiadamy przedsiębiorstw nowoczesnych dla prowadzenia połowów, gdyż sami rybacy są właścicielami swoich narzędzi połowów i na swój rachunek pracują. Rybaka możemy więc porównać z rolnikiem żyjącym z ziemi. Wśród rybaków jedni posiadają tylko łodzie (ci mają bardzo ograniczone możliwości połowu), inni zaś, mając kutry motorowe, znajdują się już w lepszem położeniu. Dotychczas mamy niewystarczające wiadomości o opłacalności zawodu rybaka morskiego, a całkowite zbadanie tej sprawy jest konieczne już choćby dla podatkowości. Opłacalność zawodu rybaka jest zależną od tylu rozmaitych okoliczności (wyszkolenie rybaka, zadłużenie rybaka, posiadanie odpowiednich sieci i statku, ilość i cena łowionych ryb itd itd.), że sprawa opodatkowania może być rozstrzygniętą dopiero po zbadaniu tych czynników.

Dotychczas rybacy (tak jak rolnicy) nie posiadają świadectw przemysłowych. Dlatego zdziwienie wywołało zarządzenie Urzędu Skarbowego w Wejherowie, wystosowane do szeregu rybaków, nakazujące wykupno świadectw przemysłowych.

(Komunikat Portu Rybackiego).

WYSTAWY I TARGI

WIOSENNE TARGI KATOWICKIE.

W czasie od 30. V. do 14. VI. 1936 r. odbędą się VIII. Targi Katowickie w Katowicach przy parku Kościuszki, urządzane staraniem Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej w Katowicach.

Ceny stoisk są przystępne, by każdemu umożliwić udział w tegorocznej imprezie targowej.

Ośrodek wielkiego przemysłu, w którym Targi Katowickie odbywają się, oraz starania, by Targi Katowickie stały się przeglądem towarów krajowych i rodzimej wytwórczości, która może znaleźć zbyt na pojemnym rynku śląskim.

Klientela miejscowa, oraz z poza kordonu zwrócić może uwagę na towary krajowe reprezentowane na Targach Katowickich — co ożywi sprzedaże i obroty handlowe. Ponadto Targi Katowickie ze względu na sąsiedztwo z kilku pobliskiemi krajami i dobrą komunikację, są rynkiem wymiany towarów i posiadają wszelkie warunki, by towar krajowy zwrócił uwagę i znalazł także zbyt w pobliskiej zagranicznej klienteli.

KOMUNIKATY

STYPENDJA FACHOWE Z DZIEDZINY PRZEMYSŁU ROLNO - SPOŻYWCZEGO W STANACH ZJEDNOCZONYCH.

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni podaje do wiadomości zainteresowanych, że istnieje możność odbycia praktyki w Stanach Zjednoczonych przy korzystaniu ze stypendjów istniejących w Nowym Yorku Fundacji Kościuszkowskiej w zakresie:

1) chłodnictwa z zastosowaniem chłodnictwa dla celów przemysłu spożywczego, z wyłączeniem natomiast działu instalowania urządzeń chłodniczych.
2) przemysłu konserwowego owocowo-warzywnego i przygotowania surowców ogrodniczych do obrotu handlowego,
3) przemysłu mięsnego ze specjalizacją w jednym z następujących działów (do wyboru):
   a) wędliniarstwa, peklowania i obróbki jelit,
   b) konserw mięsnych i peklowania,
   c) zużytkowania ubocznych produktów uboju,
   d) konserw drobiowych.
4) mikrobiologji w zakresie przemysłu konserw roślinnych, zwierzęcych i nabiału.

Kandydaci, zamierzający ubiegać się o stypendjum, winni wykazać się:

1) ukończeniem wyższego zakładu naukowego i teoretycznem przygotowaniem w swej specjalności,
2) biegłą znajomością jęz. angielskiego w słowie i piśmie, oraz znajomością literatury fachowej polskiej i zagranicznej,
3) posiadaniem odpowiednich kwalifikacyj fizycznych, umożliwiających pracę fizyczną i laboratoryjną.

Praktyki rozpoczną się jesienią r. b.

Podania kierować należy do Państwowego Instytutu Eksportowego, ul. Elektoralna 2, w terminie do dnia 15. III. b. r., a o bliższe szczegółowe informacje zwracać się należy do Ekspozytury Izby Przemysłowo-Handlowej w Bydgoszczy.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	2. 3.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CAPELLA*	26. 2.
s/s CAPELLA*	9. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	4. 3.
		co tydzień		
		Abo, Mäntyluoto		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s PICKHUBEN	7. 3.
		co 2 tygodnie	lub substytut	
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	2. 3.	**Tallinn**	s/s CAPELLA*	26. 2.
s/s CAPELLA*	9. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CIESZYN*	4. 3.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 2 — 3 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		ŁOTWA		
s/s SIRIUS*	2. 3.	**Ryga**		
s/s MINOS*	9. 3.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s SIRIUS*	2. 3.
(via Bremen)		co tydzień	s/s MINOS*	9. 3.
		Ryga		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 3 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	1. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	4. 3.
	15. 3.	co 2 tygodnie		18. 3.
		LITWA		
s/s FALKEN	1. 3.	**Kłajpeda — Memel**	s/s FALKEN	4. 3.
	15. 3.	*(Żegluga Polska S. A.)*		18. 3.
		co 2 tygodnie		
s/s MARIEHOLM*	10. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	10. 3.
		co 8 dni		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		SZWECJA		
s/s HUNDVAAG	7. 3.	**Stockholm — Norrköping**		
	21. 3.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	25. 2.
		co 14 dni		10. 3.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	10. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	10. 3.
		co 10 dni		
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	4. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	4. 3.
		co 2 tygodnie		
s/s BLENDA	9. 3.	*(Polska Agencja Morska)*	s/s BLENDA	26. 2.
	23. 3.	co 2 tygodnie		11. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	9. 3.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s EGON	9. 3.
		NIEMCY **Hamburg**		
s/s ALBERT	25. 2.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s ALBERT	25. 2.
s/s LULEÄLF	29. 2.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s LULEÄLF	29. 2.
s/s ALWINE RUSS	3. 3.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s ALWINE RUSS	3. 3.
		Bremen	s/s SIRIUS*	2. 3.
s/s SIRIUS*	2. 9.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s MINOS*	9. 3.
s/s MINOS*	9. 3.	co tydzień	(via Ryga)	
		DANJA **Kopenhaga**		
s/s SLEIPNER	26. 2.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SLEIPNER	27. 2.
	6. 3.	co tydzień		7. 3.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	ok. 4. 3.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	ok. 4. 3.
		NORWEGJA **Wschodnio - norweskie porty:** **Oslo, Moss, Drammen i inne**		
s/s AKERSHUS	25. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	25. 2.
s/s BRISK	2. 2.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	2. 2.
		Zachodnio - norweskie porty: **Stavanger — Bergen — Trondheim** **i inne**		
s/s URSA	25. 2.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s URSA	2. 3.
s/s ARA	7. 3.	co 2—3 tygodnie		
		WYSPY W. BRYTANJI **Londyn**		
s/s LECH*	8. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	27. 2.
		co 2 tygodnie	s/s BALTONIA	5. 3.
s/s BALTONIA*	1. 3.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)* co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	1. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	3. 3.
s/s LWÓW*	8. 3.	co tydzień	s/s LWÓW*	27. 2.
		Manchester/Liverpool		
s/s OLAF	2. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s OLAF	2. 3.
s/s KNUD	9. 3.	co 1—2 tygodnie	s/s KNUD	9. 3.
		Leith/Grangemouth		
s/s HAARLEM	29. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAARLEM	29. 2.
s/s HAGUE	7. 3.	co tydzień	s/s HAGUE	7. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s ARIADNE	25. 2.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s ARIADNE	25. 2.
m/s RHEA	5. 3.	co tydzień	m/s RHEA	5. 3.
		Rotterdam		
s/s PUCK	25. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s PUCK	26. 2.
s/s CHORZÓW	3. 3.	co tydzień	s/s CHORZÓW	4. 3.
s/s FORTUNA	27. 2.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s FORTUNA	27. 2.
s/s JUNO	2. 3.	1—2 razy w tygodniu	s/s JUNO	2. 3.
s/s ARIADNE	9. 3.		s/s ARIADNE	9. 3.
s/s BUSSARD	5. 3.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	5. 3.
s/s BUTT	16. 3.	co 10—11 dni	s/s BUTT	16. 3.
s/s WIBORG	ok. 26. 2.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 26. 2.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	25. 2.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	26. 2.
s/s ŚLĄSK*	3. 3.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	4. 3.
s/s BUSSARD	5. 3.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	5. 3.
s/s BUTT	16. 3.	co 10—11 dni	s/s BUTT	16. 3.
—		*(Rummel & Burton)*	s/s MAIA	2. 3.
		co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	17. 3.
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA	25. 2.	**Havre/Cherbourg**		
	10. 3.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	29 2.
		co 2 tygodnie		14. 3.
		Dunkerque — Havre **La Pallice — Bordeaux**		
s/s HALFDAN	8. 3.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HALFDAN	9. 3.
s/s MAGNUS	22. 3.	co 2 tygodnie	s/s MAGNUS	23. 3.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
s/s TANGER	7. 3.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	7. 3.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s CALEDONIA s/s ANDALUSIA s/s ALBANIA	25. 2. 25. 3. 25. 4.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CAPRI s/s PALERMO	26. 2. 25. 3.
s/s TUNIS	26. 2.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s TUNIS	26. 2.
—		**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s BIRKALAND*	1. 3.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s BIRKALAND* m/s HEMLAND	1. 3. 4. 3.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s MAIA s/s SONGDAL	12. 3. 17. 3.
m/s LEWANT*	12. 3.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	m/s LEWANT*	13. 3.
		B. Porty dalsze		
s/s MINNEQUA s/s CARPLAKA s/s CLIFFWOOD* s/s ARGOSY*	29. 2. 7. 3. 14. 3. 21. 3.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANYORK s/s MINNEQUA	3. 3. 12. 3.
m/s PIŁSUDSKI*	25. 2. 21. 3.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI*	29. 2. 28. 3.
s/s TANGER	7. 3.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s TANGER	7. 3.
m/s SUECIA m/s SANTOS	3. 3. 6. 3.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s SANTOS m/s VALPARAISO	13. 3. 19. 4.
s/s BORE VIII s/s NAVIGATOR	13. 3. 27. 3.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s EQUATOR s/s BORE IX	1. 3. 8. 3.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s WISŁA 5. 3. s/s PUŁASKI ok. 23. 4.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s PUŁASKI 28. 2. s/s WISŁA ok. 12. 3. s/s PUŁASKI 28. 4.
m/s HAMMAREN 26. 2.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s HAMMAREN 26. 2.
—	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama** (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen) *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s CITY OF WELLINGTON 22. 2. s/s PROTESILAUS 14. 3.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	s/s CEYLON 27. 2. s/s SUMATRA 31. 3.
m/s STUREHOLM 5. 3. m/s TORONTO 7. 3. m/s UDDEHOLM 17. 3.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 5—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TOLEDO 16. 3.
s/s JOLLEE 26. 2. s/s CRANFORD 5. 3.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s JOLLEE 26. 2. s/s CRANFORD 5. 3.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linii. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

26 lutego:

s/s JOLLEE lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładow, PAM.

s/s CAPRI lin. po ładunek do portów Hiszpanji i Włoch, Bergenske.

s/s TUNIS lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.

m/s HAMMAREN lin. z portów południowo i zachod. afrykańskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s OLGA po drzewo, Rummel & Burton.

s/s OLTUL po węgiel, PAM.

s/s MARIEN TRABER po węgiel, PAM.

s/s GIORGIO OHLSEN po węgiel, Polrob.

s/s STINA po węgiel, Bergenske.

27 lutego:

s/s CEYLON lin. po ładunek do Indyj Brytyjskich, Bergenske

s/s FORTUNA lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff

m/s KÄTHE JÜRGENSON z drobnicą, Rummel & Burton

s/s BRAVERE ze złomem, PAM.

s/s REGULUS po węgiel, MEW.

28 lutego:

s/s SÄRIMNER po węgiel, PAM.

s/s ELGO po węgiel, Bergenske.

s/s GALEON po węgiel, PAM.

s/s ALBERT po węgiel, MEW.

s/s DAISY po węgiel, Speed.

s/s POZNAŃ po węgiel, PAM.

29 lutego:

s/s MINNEQUA lin. z N. Yorku via Kopenhaga, dla wyład. i ładowania, Amer. Scantic Line.

s/s LULEÄLF lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe
s/s HAARLEM lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s ELSE HUGO STINNES 15 po węgiel, PAM.
s/s WILNO po węgiel, PAM.
s/s MARIANNE po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel, MEW.

1 marca:

s/s EQUATOR lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s BALTONIA lin. z Londynu tylko dla wyładowania, Pol. Zjedn. Korpor. Bałtycka
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyładowania, Polbrit.
m/s BIRKALAND lin. z portów lewantyńskich dla wyład. i ładowania, Polska - Levant.
s/s FALKEN lin. z Rygi, Liepaji, Kłajpedy dla wyładow. i ładowania, Żegluga Polska
s/s AIRISTE z ładunkiem pirytów, PAM.
s/s RIBERSBORG po węgiel, PAM.
s/s UBARI ze złomem, PAM.

2 marca:

s/s OLAF lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BRISK lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s MAIA lin. po ładunek do Antwerpji i portów lewantyńskich, Rummel & Burton.
s/s HELENE RUSS z Hamburga z drobnicą, Bergenske.
s/s URSA lin. po ładunek do portów zachodniej Norwegji, Bergenske.
s/s JUNE lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., Wolff.
s/s SIRIUS lin. z Rygi i Bremy dla wyład. i ład., Wolff

3 marca:

s/s SCANYORK lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, American Scantic Line.
s/s ALWINE RUSS lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
m/s RHEA lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BALTONIA lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, P. Z. K. B.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasaż. do Hull, Polbrit.
s/s CHORZÓW lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
m/s SUECIA lin. z Rio, Santos. Buenos Aires dla wyładowania, PAM.
s/s RINGHORN po węgiel, PAM.
s/s DAISY po węgiel, Speed.

4 marca:

m/s HEMLAND lin. po ładunek do portów lewantyńskich, Polska-Levant.
m/s STUREHOLM lin. z portów lewantyńskich dla wyładowania, Polska-Levant.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z portów zachodnio-szwedzkich dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wyład. i ładowania, Reinhold.

5 marca:

s/s CRANFORD lin. z portów Gulfu dla wyład. i ładowania, PAM.
s/s WISŁA lin. z towarami z portów Ameryki Południowej, Rothert & Kiłaczycki.
s/s BUSSARD lin. z Antwerpji/Rotterdamu dla wyładowania i załadowania, Prowe.

6 marca:

m/s SANTOS lin. z portów Argentyny i Brazylji, dla wyładowania, PAM.

NIEZDECYDOWANA POLITYKA WOBEC HANDLU IMPORTOWEGO W GDYNI.

W numerze pierwszym naszego Biuletynu z dnia 15 stycznia b. r. w art. p. t. „Handel importowy w Gdyni" omówiliśmy kwestję osiedlania się w Gdyni firm importowych oraz warunki rozwoju gdyńskiego handlu importowego.

We wspomnianym artykule wskazaliśmy, że handel importowy osiadły na terenie Gdyni jest już reprezentowany przez poważną liczbę 50 kilku firm hurtowych, obsługujących import towarów kolonjalnych, owoców południowych, śledzi, ryb konserw rybnych, ziarn kakaowych, ziół leczniczych, tłuszczów jadalnych i technicznych, skór surowych, bawełny surowej itp.

Na podstawie przytoczonych we wspomnianym artykule danych możnaby wnioskować, że bądź co bądź poważny rozwój handlu importowego w Gdyni (w roku 1931 było zaledwie 11 firm tego rodzaju) zawdzięczać należy nietylko warunkom naturalnym, jakim jest osiedlenie się w dużym porcie morskim, lecz również istnieniu innych czynników dodatkowych, sprzyjających temu rozwojowi, w pierwszym zaś rzędzie ułatwieniom w dziedzinie przydziału kontyngentów na import towarów reglamentowanych. Tymczasem, jak wykażemy w dalszych naszych wywodach tak nie jest, a nawet jak również zobaczymy dalej, firmy importowe gdyńskie, pomimo posiadania pewnych podstaw do mniemania, iż ich położenie specjalne będzie uwzględnione, napotykają w swej działalności na szereg utrudnień, które w konsekwencji przynoszą im poważne straty. Powstaje to m. in. i z tego względu, że osiedlanie się firm w Gdyni połączone jest ze znacznie większemi kosztami, niż w innych miejscowościach kraju, nie wyłączając nawet samej Warszawy, i że firmom tym należy się daleko idące poparcie, gdyż są one nastawione wyłącznie na import towarów zagranicznych, a nie jak firmy wewnątrz kraju, których przedmiotem jest nietylko obrót towarami zagranicznemi, lecz także krajowemi, i to w większości wypadków jest może nawet ich głównym obrotem.

Ogólnie jest znanem, że handel importowy innych państw koncentruje się głównie w bramach wylotu na szeroki świat t. j. w portach morskich i on właśnie przyczynił się do rozwoju gospodarczego danych państw, gdyż w miarę rozwoju handlu importowego w tych portach rozwijał się przy jego pomocy handel eksportowy danego kraju.

Przyznajemy, że rozwój handlu zagranicznego w innych portach świata, postępował w drodze ewolucji naturalnej długiemi okresami, oraz że znaczenie jego rosło wraz z ogólnym rozwojem handlu w krajach zaplecza i że osiadłego handlu importowego w Gdyni nie można jeszcze porównać z poziomem handlu w portach obcych. Pomimo to przyznać jednak musimy, iż handel importowy w Gdyni odgrywa już w imporcie towarów do Polski poważną rolę i zasięg jego nie ogranicza się tylko do obsługi rynku krajowego w towary pochodzenia zagranicznego, lecz obejmuje także rynki, grawitujące ku portowi gdyńskiemu.

Działalność handlowa firm gdyńskich, idąca w kierunku uniezależnienia się przy imporcie od pośrednictwa zagranicznego, dokonywania zakupu towarów bezpośrednio w miejscach produkcji, ściągania do Gdyni towarów zagranicznych, przeznaczonych do krajów zaplecza i organizowania reeksportu, powinna być tak przez czynniki miarodajne, jak też przez organizacje gospodarcze wewnątrz kraju, należycie doceniana. Zdawać sobie należy sprawę, że importer, osiadły w porcie, nie może i nie powinien być uważany za zbędne ogniwo pośredniczące, lecz za czynnik pozytywny, przyczyniający się do normalizacji obrotów w handlu zagranicznym, jak to widzimy w szeregu krajów obcych, mających ustalone tradycje i metody w handlu zagranicznym.

Z powodu trudności, na jakie handel importowy, osiadły w porcie gdyńskim, napotyka w dziedzinie przydziału mu pozwoleń przywozowych, zmuszony on jest stosownie do swych zdolności obrotowych, zasięgu pracy i faktycznego zapotrzebowania nabywać potrzebne mu świadectwa przywozowe od firm anonimowych, nie mających z handlem zagranicznym nic do czynienia. Prowadzenie w ten sposób handlu importowego nie może, rzecz jasna, przyczynić się do potanienia towaru zagranicznego, lecz znacznie go podraża, gdyż koszty kupna pozwolenia przywozu, które wahają się od 300—3.000 zł, a nawet więcej od jednego wagonu, zależnie od rodzaju i gatunku towaru oraz ilości wydanych pozwoleń, muszą być wkalkulowane w cenę sprzedażną towaru.

Jak już na wstępie nadmieniliśmy, gdyński handel importowy nastawiony jest przeważnie na import artykułów zagranicznych, podpadających pod reglamentację przywozu. Za wyjątkiem śledzi solonych, pestek morelowych, ryżu surowego oraz ziół leczniczych, wszystkie inne towary, będące przedmiotem obrotu firm gdyńskich są reglamentowane, i kontyngenty przywozowe, przyznawane Gdyni na te towary (oprócz pomarańcz hiszpańskich dla aukcyj owocowych) są tak małe, że nie pokrywają one bardzo często nawet

10% zapotrzebowania i możliwości zbytu na dany artykuł.

Aby twierdzenia nasze nie były gołosłowne, przytaczamy kilka faktów z życia, które najdobitniej ilustrują wyjątkowo ciężką sytuację, w jakiej zmuszone są pracować gdyńskie firmy importowe.

Ostatnio został np. dokonany podział kontyngentów na pomarańcze hiszpańskie. Gdyńskie firmy w liczbie przeszło 30 oraz firmy z Grudziądza, Bydgoszczy i Torunia, otrzymały łącznie 111 ton, a zatem, przeciętnie na jedną firmę wypada od 1—3 ton tego artykułu. Dwie tylko firmy otrzymały po 10 ton i jedna 11 ton. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że omawiany przydział opiewa na przeciąg jednego miesiąca, to możemy łatwo przedstawić sobie globalne obroty poszczególnej firmy w stosunku rocznym. Czy w podobnych warunkach opłaca się kupcowi wykupywać świadectwo handlowe II kategorji, opłacać drogie komorne i w porównaniu z innemi miastami, wysokie wynagrodzenia dla pracowników i cały szereg innych świadczeń, których nie zna kupiec osiadły w głębi kraju, ażeby dokonać w ciągu roku obrotu kilkudziesięciu ton pomarańcz, które mogą mu przynieść równie dobrze pewną nadwyżkę, jak też i straty?

Drugi przykład dotyczy masła kakaowego. Ogólny kontyngent ze Szwecji dla Gdyni wynosił na ten produkt 1000 kg — przydziały dla firm — 300—400 kg. Masło kakaowe z Holandji — ogólny kontyngent przyznany 18 firmom opiewa na 5.500 kg, z czego poszczególne firmy otrzymały od 100—330 kg i tylko jedna firma ponad 1.000 kg. Kontyngent autonomiczny na korzenie przyznany 24 firmom, wyniósł 20.500 kg, a zatem przeciętnie otrzymały firmy od 100—300 kg w dwu tylko wypadkach ponad 300 do 900 kg i w pięciu wypadkach ponad 1.000 kg i wreszcie 2 firmy otrzymały powyżej 3.000 kg. Kontyngent na cytryny hiszpańskie, przyznany 13 gdyńskim firmom wynosił 38 ton, dokonane przydziały pomiędzy poszczególne firmy wypadły w granicach od 1—4,5 ton. — 23 firmom gdyńskim przyznano kontyngenty na amerykańskie śliwki suszone w wysokości 25.000 kg, zostały one podzielone w nast. sposób: 16 firmom przyznano od 300—800 kg, 1 firmie 1.000 kg, pozostałym 6 firmom powyż. 1.500 kg. Na orzechy z Francji przyznano Gdyni łącznie 800 kg, na cytryny palestyńskie — 10.000 kg, które podzielono pomiędzy 3 lokalnych firm w granicach od 1.500 do 2.500 kg. Na orzechy laskowe, pochodzenia hiszpańskiego, przyznano firmom gdyńskim łącznie 750 kg, a na orzechy ziemne 1.500 kg, przyczem przydziały poszczególnym firmom wyniosły po 300—400 ew. 750 kg. Siedmiu firmom, ubiegającym się o kontyngenty na francuską oliwę, przyznano łącznie 1.200 kg, które podzielono w granicach od 50—300 kg. Na tłuszcze techniczne, któremi handluje 8 gdyńskich firm, przyznano ostatnio kontyngent w wysokości 30.000 kg, który został podzielony pomiędzy 6 firmami po 5 ton. Podań dwóch pozostałych firm nie można było uwzględnić, ponieważ minimalna ilość, jaką wogóle można sprowadzić tego towaru wynosi 5.000 kg. Na jelita pochodzenia chińskiego przyznano poszczególnym firmom kontyngenty od 1.000 do 2.500 kg, argentyńskiego od 1.500 do 3.500 kg, a amerykańskiego (USA) ca 8.000 kg.

Z ostatniego transportu kawy, wynoszącego ca 625.000 kg 6 gdyńskich firm ma otrzymać przydział w wysokości 48.200 kg, *podczas gdy gdańskim firmom przeznaczono przeszło 280.000 kg, a więc prawie 45% całego importu.*

Z przytoczonych wyżej liczb przydziałów kontyngentowych dla firm gdyńskich, obowiązujących na okresy dwumiesięczne, mimowoli dochodzi się do przekonania, że handel importowy w Gdyni nietylko nie może rozwijać się normalnie, ale wręcz jest skazany na zagładę. Zrozumiałem przeto staje się zjawisko, że firmy nie otrzymując na normalnej drodze pozwoleń przywozowych, zmuszone są nabywać je od osób względnie firm, które są w posiadaniu przydziałów kontyngentowych, znacznie przewyższających ich zapotrzebowania, a nawet, co częstokroć się zdarza, od firm, które wogóle nie trudnią się importem. Nie od rzeczy będzie również podkreślić, że przydziały indywidualne firm, mające swe siedziby wewnątrz kraju przewyższają nieraz o 100 i więcej procent przydziały przyznawane firmom gdyńskim.

Może znajdą się tacy, którzy twierdzą, że Gdynia otrzymuje duże przydziały na śliwki przemysłowe z U. S. A. i na pomarańcze hiszpańskie dla aukcyj owocowych i wobec tego nie potrzebuje być odpow. uwzględniana przy przydziałach innych artykułów. Takie rozumowanie byłoby zupełnie błędnem, gdyż same śliwki przemysłowe i pomarańcze nie są wyłącznym obrotem handlu gdyńskiego, i nie na to budowało się port gdyński i inwestowano w nim setki miljony złotych, aby z góry określać ramy dla tworzącego się handlu portowego, ograniczając możliwości rozwojowe powstających tu firm lub co gorsza ograniczając z góry ich liczbę.

W porcie gdyńskim ma prawo i winien istnieć rozbudowany handel importowy podobnie jak w portach obcych i sąsiednim porcie W. M. Gdańska. Nie można przecież dopuszczać do tego, aby port gdyński był tylko portem przeładunkowym, a handel importowy koncentrował się zdala od niego, w Warszawie, Łodzi, Katowicach lub Gdańsku.

Aczkolwiek w ogólnych wytycznych polityki handlu zagranicznego popieranie rozwoju handlu tego w porcie gdyńskim stanowi jeden z elementów składowych, tem niemniej życie wykazuje, że w realizowaniu tych wytycznych, wbrew miarodajnym oświadcze-

niom, zachodzą odchylenia, które wykonanie ich stawią pod znakiem zapytania.

Wnioski firm gdyńskich, tak jak dawniej, tak i nadal załatwiane są na ogólnych zasadach przez Centralną Komisję Przywozową, która zmuszona jest przy podziałach kontyngentów przywozowych zastosowywać się do uchwał plenum członków, w łonie którego wielu członków nie jest skłonnych do uwzględniania specjalnego położenia Gdyni, a tymczasem, o ile Gdynia ma odegrać rolę poważnego rynku dystrybucyjnego różnych towarów, to handel osiadły na jej terenie winien doznawać specjalnego, przynajmniej w pierwszej fazie organizacji, poparcia.

Szczególnie gdyński handel importowy powinien być traktowany, o ile już nie lepiej, to przynajmniej na tych samych zasadach, co handel gdański, tj. powinien on mieć stosownie do wykazywanych obrotów towarami zagranicznemi z a f i k s o w a n y proporcjonalny udział w przydziałach kontyngentowych.

OBROTY TOWAROWE W BRANŻY OWOCOWEJ W ROKU 1935.

Podjęta przed kilku laty reorganizacja krajowego rynku owocowego mimo wysiłków tak ze strony zainteresowanych sfer kupieckich jak i odnośnych władz nie przyniosła w roku sprawozdawczym poważniejszych zmian w strukturze naszego handlu owocowego. Firmy osiadłe w głębi kraju, a zwłaszcza na terenie Warszawy, Katowic i Łodzi niezbyt chętnie odnosiły się do nowo powstającego ośrodka handlu owocowego na terenie Gdyni, a już zgoła wrogo były ustosunkowane do nowej formy zakupu owoców importowanych, jaką wprowadzono przez zorganizowanie aukcyj owocowych. Negatywne stanowisko większości hurtowników krajowych do aukcyj owocowych można byłoby tłumaczyć tylko nierozumieniem założenia i korzyści, jakie instytucja ta w normalnych warunkach zapewnia swym klientom. Zresztą trudno dziwić się polskim kupcom owocowym, że zajęli w stosunku do aukcyj nieprzyjazne stanowisko. W historji handlu owocowego podobne wypadki zdarzały się i na innych rynkach, podczas wprowadzania aukcyjnej sprzedaży owoców.

Niestety w rozważaniach naszych zmuszeni jesteśmy ograniczyć się do omówienia tylko jednej części naszego handlu owocowego, a mianowicie owoców importowanych, obroty których są objęte dokładną statystyką. Natomiast handlu owocami produkowanemi w kraju nie będziemy analizować, ponieważ zarówno produkcja jak też obroty handlowe nie mają należytego odzwierciedlenia liczbowego i z tego względu wszelkie wnioski mogłyby okazać się fałszywemi.

Zanim przystąpimy do omówienia obrotów towarowych w branży owocowej za rok 1935 i porównania ich z rokiem poprzednim, podajemy zestawienie liczbowe.

NAZWA OWOCU	1935 r. przywóz 1934 r.				1935 re i eksport	
	quintale	1000 zł.	quintale	1000 zł.	quintale	1000 zł.
pomarańcze i mandarynki	340.828	15.559	36.673	2.297	1	0,1
cytryny	123.438	5 280	128.365	4.225	6	1
śliwki suszone	67.496	4.478	61.858	4.333	1.780	118
winogrona	58 053	2 726	53.539	3.169	0,4	—
jabłka	30.744	1,793	32.150	1.609	542	16
rodzynki i koryntki	27.257	1.839	22.897	1 668	0,0	0,0
śliwki	26.749	1 138	27.555	1.082	77	2
banany	19.277	979	21.252	1.312	0,0	0,0
arbuzy i melony	15 703	335	11.326	187	0,0	0,0
orzechy włoskie i laskowe	12.904	1.885	13.460	1.977	0,1	0,0
orzechy ziemne	2.713	107	17 902	3.016	0,0	0,0
wiśnie i czereśnie	1.798	133	2.628	166	155	7
gruszki	69	4	317	19	1	—
morele i brzoskwinie	971	80	50	8	0,1	0,1
daktyle i suszone	926	102	1.017	166	0,1	—
figi	11.838	584	9 730	518	0,0	0,0
skórki pomarańcz., cytryn i mandarynek	753	73	1.300	122	—	—
migdały	5 322	1.356	5 014	1.427	—	—
ananasy	17	3	23	5	—	—
orzeszki cedrowe	122	13	401	48	—	—
kasztany jadalne	86	7	114	5	—	—
chleb świętojański	436	17	590	17	—	—
jądra pestek śliwek, moreli, brzoskwiń	421	66	2 652	317	—	—
pistacje	4	6	5	7	—	—
inne owoce i jagody	2.583	324	1.894	280,3	39.029 1 275	47383/1248

Ogółem importowano owoców w roku 1935 75.049.100 kg wartości 38.880.000 zł, wywieziono natomiast 4.159.500 kg wartości 1.419.000 zł.

Znaczny wzrost importu w porównaniu z poprzednim rokiem (w 1934 r. ogólne obroty wyniosły: 45.171.200 kg — wartości ca 28 miljonów), został spowodowany wyłącznie zwiększeniem importu pomarańcz i mandarynek, których w roku omawianym wwieziono 34.082.800 kg, a więc prawie o 100% więcej niż w 1934 r.

Import cytryn natomiast znacznie zmalał, co należy tłumaczyć powikłaniami w wymianie towarowej z Włochami.

Wśród innych artykułów, wwóz których wykazał tendencję zwyżkową można wymienić morele i brzoskwinie (w 1935 — 97.100 kg; w 1934 — 5.000 kg), figi, migdały, arbuzy i melony, rodzynki, śliwki suszone i winogrona.

Jak już niejednokrotnie wskazywano kraj nasz pod względem konsumcji owoców w porównaniu z państwami zachodniemi znajduje się na bardzo niskim poziomie.

Niestety nie stać nas na radykalną obniżkę cła, stanowiącego zaporę dla wzrostu spożycia tego zdrowego i pożywnego artykułu, pamiętać jednak należy, że przy rozbudowie obrotów kompensacyjnych zwiększenie importu owoców południowych i egzotycznych toruje automatycznie drogę dla naszego eksportu do krajów, z których owoce te odbieramy.

KRONIKA

NOWOCZESNA PALARNIA KAWY W GDYNI.

W Gdyni przy ulicy Polskiej urządzoną została przez firmę „Społem" palarnia kawy według najnowszej techniki. Narazie zainstalowano dwie maszyny do ogrzewania prądem elektrycznym. Pojemność maszyn jest następująca: jednej maszyny 15 kg na jednorazowe palenie, drugiej 5 kg. Pozatem posiada firma elektryczną, małą, maszynkę do palenia próbek kawy i to 3-ch próbek jednorazowo. Maszyny są produkcji niemieckiej i kosztują razem około 15 tysięcy złotych. W projekcie przewidziane jest zainstalowanie jeszcze 3-ej maszyny o pojemności 30 kg.

NOWA ŁUSZCZARNIA PESTEK.

W najbliższym czasie uruchomiona zostanie w Gdyni przez firmę Fr. Rytlewski, Sp. Akc. — nowa łuszczarnia pestek morelowych i to według najnowszej techniki. Maszyny sprowadzone zostaną z Niemiec.

Dotychczas istnieją w Gdyni dwie łuszczarnie pestek morelowych, prowadzone: jedna przez firmę J. Fetter, Sp. Akc. i druga przez firmę „Fructus". Obydwie łuszczarnie znajdują się przy ul. Polskiej.

KONTYNGENTY NA CYTRYNY.

Według otrzymanych informacyj, uruchomiony został dodatkowo kontyngent przywozowy na cytryny z Hiszpanji, Palestyny i Syrji. Kontyngent ten ma być podzielony w pierwszym rzędzie pomiędzy firmy, które posiadają już towar w składach celnych w Gdyni.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Gdyńskie aukcje.

W drugiej dekadzie lutego dało się zauważyć na gdyńskim rynku owoców południowych nieznaczne ożywienie spowodowane przydziałem gdyńskim aukcjom większych kontyngentów na hiszpańskie pomarańcze.

Nagromadzone w gdyńskich składach zapasy hiszpańskich pomarańcz zostały przez wszystkie aukcje wystawione do przetargów, mniej więcej w równych ilościach po ca 1.500 skrzyń, za które osiągnięto ceny na poziomie notowanym w poprzedniej dekadzie.

W przeciwieństwie do poważniejszych tranzakcyj pomarańczami nie dokonano większych obrotów cytrynami (włoskie zupełnie zniknęły z rynku), których brak daje się poważnie odczuwać, w związku z czem, ceny na ten artykuł są dość wysokie. Popyt na grapefruits'y pochodzenia palestyńskiego — minimalny.

W sprawozdawczej dekadzie największe obroty zostały dokonane przez

Gdyńskie Targi Owocowe S. A.

Na ogłoszoną aukcję w dniu 17 lutego 1936 r. przybyło 30 kupców z Warszawy, Wilna, Katowic, Bydgoszczy, Poznania, Bielska i Łodzi. Był również na niej obecny przedstawiciel Grecji p. K. Konstantinos.

Zgłoszono do przetargu ogółem ca 1.850 skrzyń pomarańcz hiszpańskich gatunku blood-oval i blond, 637 skrzyń pomarańcz palestyńskich i 500 skrzyń cytryn hiszpańskich, z czego wycofano tylko 83 skrzynie pomarańcz hiszpańskich. Ceny osiągnięto za sprzedane:

1.683 skrzynie pomarańcz hiszpańskich (blood-oval) po zł 0,97—0,99 za kg

637 skrzyń pomarańcz palestyńskich po zł 0,97—1,06 za kg

500 skrzyń cytryn hiszpańskich po zł 57,— za skrzynię

83 skrzyń pomarańcz hiszpańskich (blond) po zł 0,85 za kg.

Ceny powyższe płacono za towar oclony loco Gdynia.

Dnia 24. II. 1936 odbyła się aukcja zorganizowana przez Gdyńskie Targi Owocowe S. A., na której sprzedano:

200 beczek winogron hiszpańskich, za które płacono 29,50—34 zł

1.484 skrzyń pomarańcz hiszpańskich, za które płacono zł 0,83—1,01 za kg i 75 skrzyń pomarańcz palestyńskich po zł 1,05—1,06 za kg.

Zaoferowane 200 worków fig nie znalazły chętnych nabywców, wobec czego musiano je wycofać.

Aukcje Owocowe, Sp. z o. o. Gdynia wystawiły do przetargu: w dniu 18 lutego 1936 r.:

1.545 skrzyń pomarańcz hiszpańskich blood-oval i 100 skrzyń grape-fruits'ów palestyńskich, z czego sprzedano tylko 845 skrzyń pomarańcz, natomiast wycofano grape-fruitsy i 700 skrzyń pomarańcz.

Za sprzedane partje hiszpańskich pomarańcz uzyskano ceny:

96—98 groszy za 1 kg oclonego towaru.

Podczas przetargu zanotowano 1 tranzakcję transito; 145 skrzyń a 8 pes. hiszp. za 1 skrzynię.

Bardziej ożywiony przebieg miały

Bałtyckie Aukcje Owocowe, Sp. z o. o., które wystawiły w dniu 19 lutego 1936 r. własny towar, a mianowicie:

600 skrzyń pomarańcz palestyńskich w ang. opakow., 498 skrzyń pomarańcz hiszpańskich (blood-oval) i 450 skrzyń również hiszpańskich, gatunek blond.

Cały zaoferowany towar został nabyty. Ceny uzyskano:

za pomarańcze hiszpańskie 0,88—0,99 zł za 1 kg

za pomarańcze palestyńskie 1,07—1,09 zł za 1 kg.

NOTOWANIA CEN NA TOWARY ZAGRANICZNE.

Gdyńscy importerzy notowali w dniu 22 lutego 1936 r. w tranzakcjach gotówkowych następujące ceny hurtowe loco Gdynia przy odbiorze większych ilości na niżej wymienione towary zagraniczne:

kawa brazylijska surowa, gat. Victoria 7 — 3,60—3,80 za 1 kg

kawa brazylijska surowa, gat. Rio 7 — 3,60—3,80 za 1 kg

kawa niebieska surowa, zależnie od gatunku (zapasy wyczerpane) — 5,00—7,00 za 1 kg

herbata Sumatra, zależnie od gatunku — 12,70—13,00 za 1 kg

herbata Ceylon — 13,30—13,50 za 1 kg

herbata Ceylon specjalna — 14.50—15,00 za 1 kg

kwiat herbaciany — 22,00—24,00 za 1 kg

pieprz czarny (tendencja słaba) — 5,10 za 1 kg

pieprz biały — 5,95—6,00 za 1 kg

cynamon, zależnie od gatunku — 7,90—8,80 za 1 kg

liście bobkowe — 2,00—2,40 za 1 kg

kwiat muszkatowy — 10,00—11,00 za 1 kg

rodzynki elemskie — 1,65—1,70 za 1 kg

sułtanki, zależnie od gatunku — 1,90—2,25 za 1 kg

figi suszone, zależnie od gatunku — 1,10—1,20 za 1 kg

migdały portugalskie słodkie przebrane — 6,00—6,30 za 1 kg

oliwa francuska, zależnie od wielkości opakowania — 3,30—3,60 za 1 ltr

banany dojrzałe — 2,40 za 1 kg

cytryny włoskie — 54,00—56,00 za 1 skrzynię

cytryny hiszpańskie (504) — 68,00—70,00 za 1 skrzynię

cytryny hiszpańskie (360) — 63,00—65,00 za 1 skrzynię.

Tranzakcje na cytryny z powodu mrozów były zawierane bardzo ostrożnie.

KRONIKA ZAGRANICZNA.

Hiszpanja przeżywa w bieżącym sezonie nienotowaną od wielu lat niepewność w przemyśle i handlu pomarańczowym. Kraje europejskie ograniczyły poważnie kontyngenty przywozowe na hiszpańskie pomarańcze i nie ma nadziei, by do końca sezonu sytuacja uległa zmianie. Również rynek angielski, a nadewszystko Londyn, zawiódł na całej linji i to pod względem zamówień jak też notowanych cen, które w ostatnich tygodniach osiągnęły tak niski poziom, że hiszpańscy plantatorzy i eksporterzy ograniczyli do minimum eksport pomarańcz na ten rynek.

W ostatnich dniach daje się jednak zauważyć nieznaczna poprawa na rynku londyńskim, hulskim i liverpoolskim. Ceny zwyżkowały wprawdzie o kilka zaledwie punktów, ale to już wystarczyło, by dokonano poważniejszych obrotów i nowe transporty zostały wyekspedjowane z portów hiszpańskich.

W ostatnim tygodniu załadowano w porcie Valencja 377.553/2 pomarańcz, z czego 210.349/2 przeznaczono dla portów europejskich a reszta dla Anglji.

Włoskie cytryny i jarzyny wyekspedjowane na rynek londyński są stale konfiskowane przez władze celne. Dotychczas skonfiskowano wprawdzie niewielkie ilości włoskiego pochodzenia owoców i jarzyn, przypuszczają jednak, że włoscy eksporterzy zaniechają dalszego eksportu do Anglji, która bezwzględnie przestrzega zakaz importu towarów objętych sankcjami.

Ameryka jest największym na świecie producentem pomarańcz. Ogłoszony na początku b. r. komunikat podaje, że w bieżącym sezonie zbiory wyniosą: pomarańcz — 38.723.000 skrzyń, w tem 24.375 000 skrzyń gatunku Valencja i 14.348.000 skrzyń Navel

i innych gatunków. Zbiory powyższe zostaną dokonane w Kalifornji. We Florydzie natomiast przewidziany jest zbiór 16.000.000 skrzyń pomarańcz, z czego na gatunki wcześniejsze ca 9.400.000 skrzyń, na Valencja ca 4.700.000 skrzyń i Tangerina ca 1.900.000 skrzyń.

Grapefruitów zebrano we Florydzie ca 10.500.000 skrzyń, w tem 3.400.000 bez pestek i reszta innych gatunków, w Kalifornji natomiast zebrano tylko ca 2.300.000 skrzyń, w Texasie ca 4.100.000 i w stanie Arizona 2.100.000 skrzyń. Zbiór cytryn w stanie Kalifornja wyniósł przeszło 8.000.000 skrzyń. Większość, bo prawie 70% jest konsumowana przez mieszkańców Ameryki, resztę eksportuje się do Europy.

Rumunja z roku na rok zwiększa swój eksport owocowy i to nietylko do krajów, z któremi sąsiaduje, lecz również do krajów zamorskich.

Ogólny wywóz w roku 1935 przekroczył 22.000 ton (w 1934 ca 18.000 t.), przyczem na poszczególne rodzaje przypadają następujące ilości: jabłka i gruszki — 9.366.224 kg, suszone jabłka — 11.625 kg, winogrona — 2.581.208 kg, orzechy w łupinach 5.657.866 kg, śliwki suszone — 3.704.855 kg, orzechy bez łupin 612.173 kg, śliwki — 259.600 kg i resztę innych.

Polska jest jednym z najpoważniejszych odbiorców importując w roku sprawozdawczym: winogron — 2.363.506 kg (a więc prawie 90% całego rumuńskiego eksportu), jabłek 440.798 kg, śliwek 1.078.940 kg, orzechów łuskanych 582.200 kg i niełuskanych 248.381 kg, melonów 80.900 kg, pomidorów 14.200 kg i aprikos 38.214 kg.

Belgja zamierza przerzucić import owoców południ. i egzot. z portu rotterdamskiego do Antwerpji, gdzie ma być zorganizowana giełda owocowa. Konkurencja między wymienionemi portami i notowany ostatnio spadek obrotów wysokowartościowych towarów w porcie antwerpijskim na korzyść Rotterdamu, obsługującego dotychczas rynek belgijski w owoce południowe może w rezultacie spowodować uniezależnienie się belgijskich importerów od rotterdamskich aukcyj. Przypuszczać jednak należy, że Belgowie napotkają na poważne trudności w związku z ostrą konkurencją francuskich kolei, które jak wiadomo zorganizowały tani i bardzo szybki (2—3 dni z Hiszpanji do Belgji) przewóz owoców, konkurując ze stawkami morskiemi, wskutek czego koncentracja ładunków w Antwerpji staje się problematyczna a zatem i tworzenie specjalnej giełdy niezbyt uzasadnione.

Australja premjuje eksport pomarańcz. Już w ubiegłym roku rząd australijski ustanowił premję w wysokości 2 sch. od każdej wyeksportowanej skrzynki pomarańcz, mimo to wywóz tego artykułu nie osiągnął spodziewanych rozmiarów. Ponieważ obecny sezon zapowiada się jeszcze gorzej, a zbiory pomarańcz są nadspodziewanie wielkie, rząd australijski dążąc do zwiększenia wywozu tego artykułu podwyższył premję z 2 na 3 sh. 6 d. od skrzyni. Należy przypuszczać, że polscy importerzy zainteresują się możliwościami zakupu pomarańcz w Australji, gdzie napewno ceny są znacznie niższe niż na rynkach załadowczych w Europie.

Niemcy propagują intensywnie spożycie owoców, jako jednego z najbardziej pożytecznych środków odżywczych. Jeszcze przed dwoma laty Niemcy sprowadzały ca 2,000,000 ton owoców południowych i jarzyn, pomimo, że własne zbiory wynosiły samych owoców przeszło 2,500,000 ton. Obecnie jednak wskutek pogarszania się sytuacji gospodarczej w kraju zmuszone zostały do ustanowienia kontyngentów zmniejszając powoli systematycznie wwóz tego artykułu. Rząd niemiecki nie chcąc dopuścić do spadku spożycia owoców, uruchomił obecnie potężny aparat propagandowy na rzecz własnej uprawy, a hasłem dnia jest **„Każde dziecko je codziennie jedno dobre, niemieckie jabłko“.** Na bezrybiu i rak ryba, — powiada dobre nasze stare przysłowie. Były czasy, gdy Niemcy własnych owoców nie chcieli konsumować w stanie surowym, a produkowali z nich konserwy (ca 70% zbiorów przeznaczono na przerób), a dziś, gdy nie mają zbytecznych walut na opłacanie importu (rocznie przeszło 300.000.000 RM.) zachęcają do spożywania.

Ostatnia dekada na światowych rynkach owocowych.

Londyn. W drugiej dekadzie lutego wyładowano w porcie londyńskim 130,000 skrzyń pomarańcz i 12,000 skrzyń grapefruitów palestyńskich, przyczem na przełomie drugiej dekady rozpoczęto rozładowywanie nowych ładunków, wynoszących ca 160,000 skrzyń pomarańcz. Łącznie zatem od początku sezonu bieżącego do dnia 20 lutego wyeksportowała Palestyna do Anglji 2,741,000 skrzyń, a więc mniej o ca 200,000 niż w poprzednim roku. Równocześnie z wyspy Cypru dostarczono do Londynu 4,695 skrzyń pomarańcz i 900 skrzyń cytryn, z Syrji i Egiptu mniejsze ilości tych artykułów. Z wysp kanaryjskich nadeszły większe transporty pomidorów i bananów, z Azorów natomiast ca. 1,600 skrzyń ananasów, z Kamerunu ca 25,000 wiązanek bananów, — z U. S. A. 33,000 skrzyń jabłek i 12,000 skrzyń gruszek, a z Kanady natomiast 23,000 beczek i 84,000 skrzyń jabłek i 8,000 skrzyń gruszek. Również większe ilości jabłek, gruszek, grapefruitów, cytryn, melonów i innych owoców nadeszło z portów amerykańskich, leżących nad pacyfikiem i południowej Afryki.